

# Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505

Autor(en): **Glauser, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **18 (1968)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80603>

## **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.

# DER INTERNATIONALE GOTTHARDTRANSIT IM LICHT DES LUZERNER ZENTNERZOLLS VON 1493 BIS 1505

Von FRITZ GLAUSER

Über die Höhe des mittelalterlichen Verkehrs auf den Alpenpässen sind wir, abgesehen vom Einzugsbereich des Großen St. Bernhard und vielleicht des Brenners, sehr schlecht unterrichtet<sup>1</sup>. Vom St. Gotthard (2114 m) insbesondere, den in moderner Zeit der Nimbus des wichtigsten schweizerischen Alpenüberganges umgibt, besitzen wir vor 1720<sup>2</sup> keine brauchbaren Angaben und es passiert oft, daß seine heutige hervorstechende Bedeutung ohne weiteres auch auf die Vergangenheit übertragen wird.

Deshalb verdienen einige kaum beachtete Hefte unter den Zollakten des Luzerner Staatsarchivs besondere Aufmerksamkeit.

---

<sup>1</sup> Über die Vermittlerrolle der Alpen vgl. BERGIER 17 ff., BRAUDEL 150 ff. — Die abgekürzt zitierte Literatur ist am Schluß der Arbeit gesamthaft verzeichnet. Für Literaturhinweise danke ich dem Zürcher Staatsarchivar, Herrn Prof. H. C. Peyer, für Auskünfte Herrn Klemens Arnold vom Staatsarchiv Solothurn, für die geduldige Hilfsbereitschaft bei der Beschaffung der Literatur von auswärts der Luzerner Zentralbibliothek, besonders Fräulein Hunkeleler, und für das Zeichnen des Diagramms Herrn Albert Reichlin.

<sup>2</sup> BAUMANN 195 ff. Ebenda weitere Literatur zur Geschichte des Gotthards. Ferner: ERNST GAGLIARDI, *Der Anteil der Schweizer an den italienischen Kriegen 1494—1516*, Bd. 1, Zürich 1919, 27—75 (Wirtschaftsgeschichtlicher Überblick).



Diese tragen die Bezeichnung «rodel vom zoll des zentnergütz»<sup>3</sup> und erfassen den internationalen Transit in Luzern am Ende des Mittelalters. Denn die Rödel vermitteln für die Jahre 1493—1503 und 1504/05 ein fast vollständiges Verzeichnis der einzelnen Zollerhebungen von der Güterdurchfuhr. Es handelt sich hier um die ältesten ausführlichen Zollregister, die an der alten Gotthardstraße erhalten geblieben zu sein scheinen<sup>4</sup>.

\*

Luzern ist die südlichste deutschsprachige Stadt an der Gotthardstraße. Sie liegt am Ausfluß der Reuß aus dem Vierwaldstättersee und verdankt ihre Bedeutung am wichtigen kontinentalen Verbindungsweg zwischen Nord- und Südeuropa<sup>5</sup> dem Umstand, daß hier alle Güter umgeladen werden mußten. Durchgehend begehbbare Uferwege fehlten am Vierwaldstättersee fast ganz. So mußte man, um südwärts Uri und damit den Gotthardpaß zu erreichen, den Wasserweg einschlagen<sup>6</sup>. Diesen Verkehr zwischen Flüelen und

---

<sup>3</sup> Akten Archiv 1, Fach 8, Zollwesen (Rechnungen). Um 1600 mit dem irreführenden Titel «Pfundzollers rechnung» versehen. Alle in dieser Arbeit zitierten Archivalien stammen, soweit nichts anderes angegeben wird, aus dem Staatsarchiv Luzern. — Ich verzichte hier auf eine Edition der Zollrödel, da sie in absehbarer Zeit von Herrn Dr. Werner Schnyder in Zürich in seinem Werk über den «Handel und Verkehr über die Schweizer Pässe im Mittelalter» gedruckt werden. Der vorliegende Aufsatz beschränkt sich auf den Versuch einer Auswertung der Rödel.

<sup>4</sup> In folgenden, fast gleichzeitigen Registern, die sich nur auf die Rheinschifffahrt beziehen, sind keine Namen aufgeführt, die in den Luzerner Zollrödeln erscheinen: W. JOHN: *Der Kölner Rheinzoll von 1475—1494*. Annalen des Hist. Vereins für den Niederrhein 48 (1889) 9—123. LOTHAR GROSS, *Zwei unbekanntete Register des Mainzer Rheinzolls (1486—1491)*. VSWG 17 (1924) 32—53.

<sup>5</sup> Über die Verkehrswege vgl. HEKTOR AMMANN und KARL SCHIB, *Historischer Atlas der Schweiz*, Aarau 1958, Karte 19. TRAUOGOTT GEERING, *Handel und Industrie der Stadt Basel*, Basel 1886, 177 ff. SCHULTE, *Handel* I. HEKTOR AMMANN, *Die Zurzacher Messen im Mittelalter*. Taschenbuch der Hist. Gesellschaft des Kt. Aargau 1923, 18 ff. DERSELBE, *Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz*. ZSG 16 (1936) 129—166, 17 (1937) 1—82. SCHNYDER 130 ff. BRULEZ, *Routes* 139—155.

<sup>6</sup> Über die See- und Niederwässerschifffahrt vgl. F. HAAS-ZUMBÜHL, *Die Geschichte der Sankt Niklausen-Schiffs-Gesellschaft der Stadt Luzern*, Luzern

Luzern beherrschten die Nauen (Seeschiffe) der Urner und Luzerner Schiffeute. Um hingegen nordwärts nach Basel zu gelangen, konnte der Reisende auf dem Wasserweg der Reuß die Schiffe der Luzerner Niederwässerer benützen. Daneben stand für den Landverkehr eine mit Wagen befahrbare Straße zur Verfügung, die die Luzerner Kleinstadt beim Niedertor (später Baseltor) verließ, dem linken Reußufer folgte, die Emmen- und Rothenburger Brücke überquerte und über Sursee, Olten und den Hauenstein nach Basel führte. Diese Straße teilte talwärts die Verkehrslast mit der Niederwässerschiffahrt, bergwärts jedoch trug sie sie allein, da die Schiffe reußaufwärts nicht bis Luzern fuhren <sup>7</sup>.

Der Luzerner Transit spielte sich zum größten Teil auf diesem nordsüdlichen Verkehrsstrang ab. Einige Güter nahmen von Luzern aus den Weg über Willisau nach Bern. Noch weniger Bedeutung hatte in unserem Zusammenhang die Ost-Weststraße Zürich—Luzern—Brünig, da einerseits die bequemere Seeverbindung von Küßnacht nach Alpnach bestand, andererseits der Güterverkehr auf diesen Straßen mit dem lokalen Markt in Luzern in Verbindung zu bringen ist <sup>8</sup>.

In Luzern selber lag — wenigstens für den Güterverkehr Richtung Gotthard — der natürliche Umladeplatz auf der Kleinstadtseite, also am südlichen Ufer des Reußbeckens zwischen der Reuß- und der Kapellbrücke. Dort trafen die Landstraße und die beiden Wasserstraßen auf geradem Weg aufeinander. Hier war auch

---

1910. HANS NABHOLZ, *Der Kampf der Luzerner und Urner Schiffsleute um die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee*. Innerschweiz. Jahrbuch für Heimatkunde 8/10 (1944/46) 81—88.

<sup>7</sup> Schaffhauser Salzschiffe passierten im 16. Jahrhundert in Windisch reußaufwärts, vgl. AMMANN, *Schaffhausen* 86. 1531 vermutete Bremgarten, Luzern wolle sich reußaufwärts mit Hilfe von Schiffen versorgen. H. AMMANN, *Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen*, Taschenbuch ... Aargau 1929, Regest Nr. 368. Der Verkehr in dieser Richtung fand jedoch erst im 18. Jahrhundert statt. Vgl. Akten 27/102 C.

<sup>8</sup> Luzern lag nicht nahe genug am Paß selber, um nicht umfahren werden zu können. Zweifellos zweigte ein, allerdings nicht ins Gewicht fallender Teil des Transits auf dem See nach Küßnacht—Zug—Horgen—Zürich sowie nach Alpnach—Brünig ab. Die Umfahrung über Zürich unter bewußter Umgehung Luzerns wurde erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts aktuell.

der gegebene Ort, wo der Zoll von den Transitgütern, der Zentnerzoll, erhoben wurde, wie es zweifellos schon in österreichischer Zeit der Fall war, und nicht etwa im Kaufhaus<sup>9</sup>. Da dieser Umladeplatz, der zugleich einen Teil des städtischen Marktes aufnahm, von Arkaden umgeben war, trug er die Bezeichnung «Unter den Häusern»<sup>10</sup>. Eine am 18. September 1471 erlassene «Ordnung Under den Hüsern»<sup>11</sup> betonte nachdrücklich, daß dieser Platz ausschließlich den Kaufleuten vorbehalten sei, welche ihre Güter dort ablegen sollten, wie es von jeher der Fall war. Man lagerte also die Warenballen unter den Arkaden, bis sie weiter transportiert werden konnten<sup>12</sup>.

Die *Erhebung des Zolles* besorgte bis 1493 der Kaufhauszoller. Das Kaufhaus lag auf dem gegenüberliegenden Ufer der Reuß neben dem Rathaus am Kornmarkt. Dorthin hatten die Fremden außerhalb der Messen ihre Waren zu bringen, welche in der Stadt selber verkauft werden sollten<sup>13</sup>. Von hier aus konnte der Kaufhauszoller ohne große Mühe den Betrieb am Umladeplatz überwachen. Das war um so besser möglich, als er in der Regel nicht einmal alle Wochen eine Verzollung vorzunehmen hatte.

<sup>9</sup> Diese Darstellung widerspricht teils jener von P. X. WEBER, *Geschichte des Kantons Luzern*, Bd. 1, Luzern 1932, 810f., 821f., 642, teils ergänzt sie sie. Vgl. auch K. MEYER 230.

<sup>10</sup> ADOLF REINLE, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern*, Bd. 2, Basel 1953, 30. *Quellenwerk* I/2 Nr. 622: Am 14.3.1312 quittiert ein Bürger von Mailand die Stadt Luzern für eine Zahlung, eine Handlung, die «unter dem Hause Heinrichs, genannt Stanners», stattfand (sub domo Heinrici dicti Stanners). Dieses Haus, ein Gasthaus, lag nachweisbar «Unter den Häusern». Arkaden scheinen also bereits vorhanden gewesen zu sein.

<sup>11</sup> Ratsprotokoll (RP) 5A, 316v. S. unten S. 233.

<sup>12</sup> Genau die gleiche Situation lag beim Freienhof in Thun vor: Die Transitgüter wurden unter der «louben und vorschopf» gelagert, wo man sogar ein Sustgeld erhob. Der Schweiz. Geschichtsforscher 7 (1828) 156f. In Luzern wurde die *erste* Sust erst 1545 durch den teilweisen Umbau des Kornhauses auf dem Kapellplatz errichtet: Allerlei Ordnungen und Satzungen der Stadt, cod. 1240, 61r. Zur Lagerung der Güter kamen, wie in Basel (vgl. SAXER 122), auch in Luzern die Gasthäuser in Frage. Nach HAAS im Gfr. 88 (1933) 13 war z.B. L. Seilers «Krone», die an der Landstraße und in unmittelbarer Nähe des Umladeplatzes lag, Absteigequartier der Mailänder. Zum noch näher gelegenen «hospicium» der Stanner im 13./14. Jahrhundert vgl. K. MEYER 532, Anm. 117.

<sup>13</sup> Nach einer um 1430 niedergeschriebenen Verordnung im cod. 1240, 14v.

Wann die Stadt selber begann, das passierende Kaufmannsgut, d.h. den Transitverkehr, mit einem Zoll zu belasten, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Jedenfalls tat sie dies, lange ehe sie von König Sigismund 1415 das Zollprivileg erhielt<sup>14</sup>. Im 14. Jahrhundert lag dieser Zoll in den Händen der Österreicher, welche in Luzern ihre Zollberechtigungen zwischen Hospenthal und Reiden gesamthaft einzogen. Dieser Zoll war um 1300 der ertragreichste der österreichischen Vorlande<sup>15</sup>. Mindestens einen Teil davon erhielten 1341 die Herren von Hallwil zu Pfand<sup>16</sup>. Neben diesem, dem Territorialherr zuständigen Zoll erwarb sich die Stadt wohl schon um 1300 das Recht, Transitgüter mit einer eigenen Verkehrsabgabe zu belasten, die am Niedertor erhoben wurde. In der Zollbestätigung des Kardinallegaten Philipp von Alençon vom 21. September 1387, die auf die Aussagen der Luzerner selbst abstellte, ist von den «*passagia seu gabellae*» die Rede, welche die Bürger schon seit langer Zeit besaßen und deren Ertrag dem Straßenunterhalt zu dienen hatte<sup>17</sup>. Zusätzliche Zollkompetenzen, die den Warentransit in irgendwelcher Form trafen, nahmen sich die Bürger jedenfalls schon vor 1370 heraus, da sich damals die Mailänder Kaufleute bei Herzog Leopold III. darüber beschwerten<sup>18</sup>. Noch 1391 verlangte die Mailänder Kaufmannschaft, daß die Luzerner den Zoll auf Kaufmannsgütern um die Hälfte herabsetzten und daß sie Tuch- und andere Warenballen nicht höher besteuerten als Wollballen<sup>19</sup>.

Der Kaufhaustarif vom 14. Februar 1390 ist der älteste bekannte Zolltarif, den die Stadt Luzern selbst erlassen hat. Dieser führte

---

<sup>14</sup> SEGESSER 2, 293.

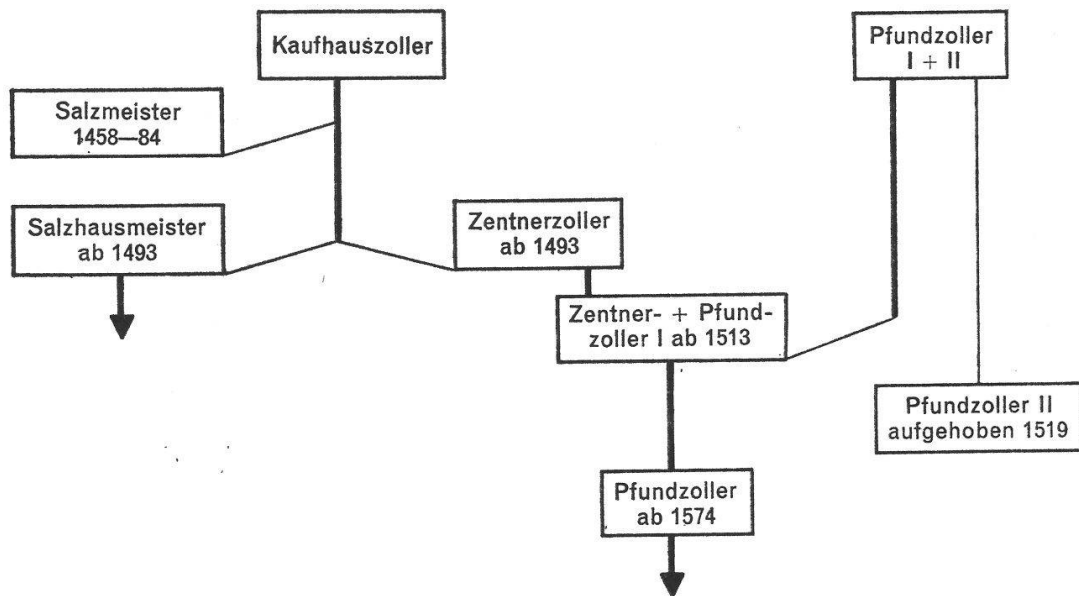
<sup>15</sup> SCHULTE, *Handel* 1, 209. SEGESSER 1, 134, 264.

<sup>16</sup> *Quellenwerk* I/3 Nr. 367f., II/2, 301f. SCHNYDER 195.

<sup>17</sup> Urk.441/7966. Druck: SEGESSER 3, Buch 13, 33f. Vielleicht hängt die Gewährung dieses Zolles durch Österreich mit dem Bau der linksufrigen Straße entlang der Reuß um 1305 zusammen. Vgl. *Quellenwerk* I/3, Nr. N 62. Dieser Zoll, wohl nach Transportmitteln (Wagen, Karren, Rosse) erhoben, ist vermutlich in den ersten 5 Positionen des Niedertorzolles von 1533 erhalten. Tarif gedruckt bei SCHNYDER 199f.

<sup>18</sup> Die Beschwerden richteten sich auch gegen Basel. Urkunde Leopolds III., Mailand, 5.4.1370, gedruckt: SCHULTE, *Handel* 2, 26f.

<sup>19</sup> SCHULTE, *Handel* 2, 42. War die 1420 erwähnte Herabsetzung des Zolles auf Wollballen schon vorher erfolgt? Vgl. unten Anm. 177.



*Die Entwicklung der Ämter*

Tuche, Metalle und Fische auf, Produkte also, die durchaus dem einheimischen Konsum dienten. Daß der Tarif bereits auf den Transitverkehr angelegt gewesen wäre, wie allgemein angenommen wird, darf füglich bezweifelt werden, da das wichtigste Transitgut jener Zeit, die Wolle, darin gar nicht aufgeführt war<sup>20</sup>.

Vermutlich schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts zog der Kaufhauszoller einen Transitzoll ein. Diese Abgabe trat zu dem bereits erwähnten älteren von der Stadt erhobenen Zoll am Niedertor hinzu. Sie war nichts anderes als eine Fortführung der Verkehrsabgabe, die die österreichischen Landesherren bezogen hatten. Die jährlichen Abrechnungen des Kaufhauszollers sind seit 1417 vereinzelt, seit 1434 vollständig erhalten<sup>21</sup>. Erst aus der Rechnung für 1433/34 wird jedoch ersichtlich, daß sich die Einnahmen aus Zollgebühren und Hauszins zusammensetzten<sup>22</sup>. 1450 wird in der Abrechnung

<sup>20</sup> Druck: SCHNYDER 196. *Quellenwerk* II/3, 313f. Der Tarif scheint zur Hauptsache den Handel zwischen den fremden Händlern und den einheimischen Detaillisten und metallverarbeitenden Handwerkern (Sensenschmiede) zu treffen.

<sup>21</sup> Rechnungsbuch der Vogteien und Ämter 1408—1479, cod. 6855, S. 83, 157f., 182, 198, 239, 242, 254; 519ff. (1433ff.), 287ff. (1465ff.).

<sup>22</sup> l.c. 519: «Anno domini M<sup>o</sup>CCCC<sup>o</sup>XXXIII<sup>to</sup> in vigilia Johannis Baptiste ... hât Heinrich von Meggen rechnung geben vom zoll und huszzinsz im köffhusz...» Ertrag für 1433/34: 55 lb 3β 4 ϑ (1 lb zu 20β).



ausdrücklich Salz genannt<sup>23</sup> und 1453—1457 verrechnete der Kaufhauszoller jeweils 1 Mäß Salz für das Engelberger Frauenkloster<sup>24</sup>. Ferner legte dieser Beamte 1456—1458 neben der ordentlichen Zollrechnung eine weitere für die Herstellung von Salzsäcken und für das Salzfasen ab<sup>25</sup>. Damit tauchte eine neue Aufgabe auf, deren Bedeutung zeitweilig ein solches Maß erreichte, daß von 1458 bis 1484 ein eigener Salzmeister bestellt werden mußte<sup>26</sup>. Was die Metalle anbetrifft, so gehörten sie ebenfalls ins Kaufhaus<sup>27</sup>.

Über die Erhebung des Transitzolls ist in den Jahresrechnungen keine eindeutige Aussage zu finden. Als der Rat 1420 auf Begehren Basels den Tarif für Wollballen neu festlegte, sagte er nichts darüber aus, wer die Gebühr einzuziehen habe<sup>28</sup>. Im Jahre 1438 ordnete er an, daß der Schiffmeister, der laut Tarif<sup>29</sup> wie die Torzöllner Ein- und

<sup>23</sup> l.c. 524.

<sup>24</sup> l.c. 525—527.

<sup>25</sup> l.c. 526.

<sup>26</sup> Dies ist nur aus den Jahresrechnungen ersichtlich. Die Darstellung von MARGRIT HAUSER-KÜNDIG, *Das Salzwesen der Innerschweiz bis 1798*, Zug 1927, 23ff., ist z.T. unzutreffend. Im neuen Rechnungsbuch der Ämter 1479—1584, cod. 6865, erhielten beide Ämter eigene Rubriken: Rubrik a) Zuerst 437f. Salzmeister 1479—1484, dann 439 für 1494—1495 Kaufhauszoller (!) und 439ff. für 1496ff. Salzhausmeister. Rubrik b) 387—389 Zoll im Kaufhaus für 1479—1493, 390ff. Zentnerzoll für 1493—1574. — Die Titel der Rubriken dieses Rechnungsbuches stammen von R. Cysat und geben die gegen 1600 üblichen Bezeichnungen wieder, die ähnlich wie jene um 1500 lauteten, jetzt aber vielfach eine völlig veränderte Bedeutung hatten.

<sup>27</sup> RP 5A, 107r. 14.6.1437: «Item bring für, dz man dz ysen nit ins kouffhus für, damit uns der zoll wirt entfür.» 1470 schuldete Ludwig Seiler dem Kaufhauszoller den Zoll für 8 Saum Kupfer: cod. 6855, 289. 1471 ordneten die Räte den Verkauf von Stahl, Eisen, Sensen etc. im Kaufhaus: Das «Weißbuch» der Stadt Luzern 1421—1488, ed. von P. X. WEBER im Gfr. 71 (1916) 41f. Verordnung über Zollerhebung bei Eisen im Kaufhaus: 24.7.1478, RP 5A, 475v. Verbot, außerhalb des Kaufhauses Eisen feilzubieten: 29.11.1484, RP 6, 43r.

<sup>28</sup> Vgl. unten Anm. 177, 178.

<sup>29</sup> Druck: SCHNYDER 197f. (nach Vorlage von ca. 1460). Die älteste erhaltene Niederschrift von 1434 ist im cod. 6855, 567—569, und beruft sich auf die Überlieferung. Ein hier (bereits bei der Niederschrift?) durchgestrichener, später nicht abgeschriebener Posten: «Item ein strow búkingen git 1β, da gehörent 6 ϑ an zoll im kouffhusz.» Dieser Tarif erhielt um 1440 neu als Nachträge die Sätze betr. Landwolle, «martscherye», Wetzsteine und Heringe.

Ausgangszölle bezog, den Zoll vom Gut der Bürger einzuziehen habe, der Kaufhauszoller hingegen jenen, welcher auf die Güter fremder Leute gelegt war<sup>30</sup>.

Klarer sehen wir erst in den 1480er Jahren. Aus dieser Zeit stammt die erhaltene Niederschrift des jüngeren Kaufhaustarifs<sup>31</sup>, der sich, wie wir noch sehen werden, aus zwei Teilen, dem Transit-zoll- und dem eigentlichen Kaufhaustarif, zusammensetzt. Der zweite Teil enthält die Zollsätze für verschiedene Metalle und das Hausgeld für Salz. Es wird hier bestätigt, was sich schon aus den Kaufhausrechnungen herauskristallisierte, daß nämlich im 15. Jahrhundert das Luzerner Kaufhaus mit dem gelegentlich erwähnten<sup>32</sup> Salzhaus identisch war. Dieses Kauf- oder Salzhaus verlegte man im Herbst 1482 von der Reuß weg an den Graben, wo bald nur noch die Bezeichnung Salzhaus üblich war<sup>33</sup>.

Am neuen Standort war es offenbar dem Kaufhauszoller erschwert, den Transitzoll einzuziehen, weil er den Verkehr auf der Reuß nicht mehr überwachen konnte. Das muß der Grund gewesen sein, weshalb die Räte — ohne daß wir davon eine Nachricht besäßen — im Jahre 1493, als der Amtsinhaber wechselte, dem Kaufhausmeister die Erhebung des Transitzolles abnahmen und das *neue Amt des Zentnerzollers* schufen<sup>34</sup>. Während nur 20 Jahren blieb

---

<sup>30</sup> RP 5A, 131v. 13.6.1438: «Item unser schiffmeister sol den zoll nemen von unser burger güt, wz die fürent, es syen segensen oder stein etc. Was aber frömd lút fürent, da sol der, der im kouffhus ist, den zoll inziechen etc.»

<sup>31</sup> Druck: SCHNYDER 198 nach RP 1, 372v. Die Schrift erscheint in der Kanzlei erst nach 1480.

<sup>32</sup> RP 5A, 414r. 5.12.1475: Befehl an die Salzleute, «in dz saltzhus» zu stehen und dort das Salz feilzubieten, sowie an Sidler (Kaufhauszoller!), daß er «by sim eid die 6 hlr von schiben inzúch». (6 hlr = 3 Angster von einer Scheibe Salz laut Kaufhaustarif.)

<sup>33</sup> Erbaut 1479—1482. Den etwas umfangreichen Nachweis zum Bau werde ich an anderer Stelle bringen. Es trifft nicht zu, daß das Salzhaus am Graben (Werchlaube) schon 1435 existiert habe.

<sup>34</sup> Vgl. oben Anm. 26. Im Sommer 1493 rechnete Jörg Scheuch für seinen verstorbenen Sohn wegen des Zolls im Kaufhaus ab. Im cod. 6865, 389f. erscheint in der Rubrik des Kaufhauszollers am Montag nach St. Peter und Paul 1494 unvermittelt die Abrechnung des Zentnerzollers. Der Schreiber mußte dreimal ansetzen: a) Peter Hamerer rechne vom Zoll im Kaufhaus (unvollständig; richtiger Eintrag dann unter der Rubrik des Salzhausmeisters

dieses Amt nun selbständig bestehen. Denn schon im Sommer 1513 übertrugen es die Räte einem der beiden amtierenden Pfundzoller und 1519 reduzierten sie auch die Zahl der Pfundzoller auf einen einzigen. Seither war der Pfundzoller zugleich Zentnerzoller. Zwar rechnete dieser für seine beiden Ämter noch bis 1574 getrennt ab, doch waren die beiden Kassen kaum noch sauber zu trennen, wie aus der 1533 niedergeschriebenen, etwas konfus anmutenden Zentner-, Pfund- und Schiffszollordnung zu schließen ist<sup>35</sup>.

Vom Kaufhauszoller wissen wir, daß er wohl schon von jeher Buch zu führen hatte. Und 1422 schärfte man ihm ein, «wz er darin schribt den lúten, dz er dz bi sim eid schrib, dem sol ze glöben sin»<sup>36</sup>. Wie aus der Amtsübertragung von 1486 hervorgeht, war dieser Beamte gehalten, Einnahmen von den Kaufleuten und andern sowie ausstehende Zollschulden wöchentlich einzuschreiben und periodisch oder auf Befehl hin abzurechnen<sup>37</sup>. Ob diese Buchführung<sup>38</sup> sich bereits allein auf die Transitzollerhebung bezog oder auf den

---

S. 439); b) Konrad von Meggen rechne «von dem zentner zol im saltzhusz (!); c) Derselbe rechnet «vom zentner zol».

<sup>35</sup> Druck: SCHNYDER 200ff.

<sup>36</sup> RP 3, 80r. 24.8.1422. Verleihung an Heinrich von Meggen. Auch sein Vorgänger führte Buch: «Als Hans von Winkel leyder abgangen ist, hinder dem haben wir funden 15 guld. 15 pla. und schrift. Die schrift hant wir abgerechnet mit sim wib und finden gantz güt rechnung. Actum quinta ante Jacobi 1422», cod. 6855, 157.

<sup>37</sup> RP 6, 147r. 9.10.1486: «... hand unser herren beyd rât Weltyn Kannengießer ir núw kouffhus gelúchen. Doch wenn er sich nit inmas hielte, dz er mynen herren geviel, oder zû myner herren sachen und gelt, zóllen und anderm, dz darzû gehört, nit güt sorg hette, so mag man im wider urlob geben. Man sol im ouch zû allem innemen ein buchssen machen, darin er den zoll empfach von sinen emptern, die da beslossen sye und ein seckelmeister den slússel darzû habe, und wz er ye von wulballen und anderm innympt von koufflúten oder andern, desglich ob ettwz unbezalt usstúnde, sol er allwuchen inschriben und zûm monad oder wenn er erfordret wirt, rechnung geben. Und sol dis alles sweren nach inhalt des eydes, den man darumb stellen sol.» Kannengießer starb 1492 im Amt.

<sup>38</sup> Über die Verbreitung der Schriftlichkeit bei Beamten außerhalb der Kanzleien vgl. ERNST PITZ, *Schrift- und Aktenwesen der städtischen Verwaltung im Spätmittelalter. Köln — Nürnberg — Lübeck*. Mitteilungen aus dem Stadtarchiv Köln 45 (1959) 98ff., 460ff.



ganzen Amtsbereich des Kaufhauszollers, was wohl anzunehmen ist, können wir nicht genau feststellen.

Denn die *Zentnerzollrödel*, die überliefert sind, setzen im Sommer 1493 ein, also zu dem Zeitpunkt, als der Zentnerzoller erstmals in Funktion trat. Damals betraute man den Tuchhändler und Rats Herrn Konrad von Meggen<sup>39</sup> mit dem neuen Amt, das er bis zu seinem Tode im Frühsommer 1503 versah. Er starb im Amt, und sein Nachfolger, Ratsherr Hans Hug<sup>40</sup>, hatte für ihn ausstehende Schulden einzutreiben und abzurechnen. Diesem Umstand mag es zu verdanken sein, daß die geschlossene Reihe der Zollrödel aus Konrad von Meggens Amtszeit ins Archiv der Stadt gelangten und nicht vernichtet wurden, wie das bei solchen, als private Papiere betrachteten Vorakten zur Abrechnung sonst üblich war. Das gleiche gilt wohl auch für das Rodel aus Hans Hugs zweitem Amtsjahr, da er ebenfalls im Amt starb.

Konrad von Meggen führte die Rödel mit eigener Hand. Immer vermerkte er den Namen, sofern er ihm bekannt war, oder die Herkunft des Verzollenden, ferner die Menge und die für die Anwendung des Tarifs nötige Bezeichnung der Güter. Bis 1501 gab er fast immer das Datum und in vielen Fällen sogar die Ankunftsrichtung an. In den ersten drei Amtsjahren zeichnete er alle Transporte einzeln auf, die an den Zoll gebracht wurden. Blieben die Kaufleute einen Zoll schuldig, so fügte er die Zollgebühr erst nach der Bezahlung dem Eintrag bei oder er trug den Transport überhaupt erst dann

---

<sup>39</sup> Tuchhändler. Sohn des Hans von Meggen. Verheiratet mit Anna Holtzach. Versteuerte 1472 500 gl., 1487 1200 gl. Wohnte am Fischmarkt. Weilte 1494 an der Frankfurter Fastenmesse. — 1464, resp. ca. 1478 des Großen Rats, 1480 des Kleinen Rats, Ratsrichter. Seit 1470 oft im Neuner- und im Stadtgericht. 1475—1479, 1481—1485 Pfundzoller, 1477—1479 Spendmeister. Seit 1480 Gesandter an Tagsatzungen und bei Bündniserneuerungen. 1481—1483 Vogt in Weggis. 1493—1503 Zentnerzoller. Pfleger zu Barfüßern. † 23. Juni 1503.

<sup>40</sup> Sohn des Hans Hug von Hochdorf (Bürger 1445). Wohnte am Platz. Versteuerte 1472 520 lb und 1487 440 gl. 1474 Vertreter des Kaufmanns Damian de Rophinis von Mailand vor dem Rat. — 1464 Großrat. Kleinrat, Ratsrichter 1486/87, Tagsatzungsgesandter. 1467—1477 Schiffmeister. 1477—1481 Pfundzoller. 1483—1485 Mühlemeister. 1487—1503 Obersinner. Um 1495 des Seckelmeisters Statthalter. 1503—1505 Zentnerzoller. † Herbst 1505.

ein, wenn die Schuld beglichen war, weshalb die chronologische Abfolge nicht immer stimmt. Die ersten drei Amtsjahre liefern die zuverlässigsten Angaben über den Verkehrsrhythmus und die Verkehrshöhe.

Vom Sommer 1496 an änderte er das Verfahren etwas. Von jetzt an zeichnete er nur noch jene Zollvorgänge sofort auf, bei denen Barzahlung erfolgt war. Daneben führte er ein Verzeichnis, in das er alle Schulden eintrug. Hatten die Spediteure ihre Schulden beglichen, strich er die betreffenden Einträge durch und vermerkte dann im Zollrodel nur den Rechnungsvorgang mit Angabe der bezahlten Summe, während er Datum, Anzahl und Umfang der Transporte nicht mehr erwähnte<sup>41</sup>. Solche summarischen Abrechnungen wiederholten sich in der Folge bei einzelnen Spediteuren regelmäßig. Für unsere Berechnungen sind sie durchwegs mit dem Tarifansatz für Zentnergut (4β pro Saum) aufgelöst, was eher einen zu kleinen als zu großen Umfang des verzollten Gutes ergibt<sup>42</sup>. Eines der detaillierten Schuldenverzeichnisse hinterließ Konrad von Meggen nach seinem Tode im Handrodel von 1502/03<sup>43</sup>. Es ist jedoch sehr schwierig, sich darin zurechtzufinden und die Verbindung zu den Abrechnungen im Zollrodel herzustellen, da die von seinem Nachfolger eingezogenen Schulden nicht vermerkt sind.

Die Eintragungen ins Rodel nahm Konrad von Meggen allem Anschein nach immer sofort vor. Hatte ein anderer den Zoll eingezogen, weil er selber z.B. im Februar und März 1494 in Frankfurt weilte, so vermerkte er das besonders. In einem Fall, bei einem Luzerner, wurden Zollschulden mit Soldguthaben verrechnet<sup>44</sup>.

Der Zweck des Handrodels bestand für den Zentnerzoller in erster Linie darin, daß er für die Abrechnung am Schluß des Rechnungsjahres eine Unterlage besaß. Man ließ es aber nicht bei dem

---

<sup>41</sup> «Item ich han mit Sündlin gerechnet umb das ich im gebeitet han. Da ist er mir schuldig bliben 13 1/2 guldin, die hät er mir geben.» Juni 1497.

<sup>42</sup> S. Tabelle 3, Kolonne AB.

<sup>43</sup> Doppelblatt von gleichem Format wie die Rödel, eingelegt im eigenhändig geführten Zollrodel von 1499—1503.

<sup>44</sup> Zollrodel 1502/03: «Item Hans Fer sol 4 guldin und 16β, han ich mit im gerechnet, hat min her schultheis am sold abgeschlagen» (nach Kanzleiabschrift). Entsprechender Eintrag im Schuldenverzeichnis: «Item Hans Fer sol verzollen 36 sōim rús; aber verzollen 30 sōim rús.»

vom Beamten eigenhändig geführten Rodel bewenden. Die Schreiber der Stadtkanzlei schrieben es von Zeit zu Zeit, d.h. im Hinblick auf jede Abrechnung, ab<sup>45</sup>. Das ist der Grund, weshalb zwei Serien ein und derselben Zentnerzollrödel vorliegen: für die Jahre 1493—1495 und 1499—1503 sind die eigenhändig geschriebenen Rödel Konrad von Meggens erhalten, die in einer großen, dicken, eher ungelenten Schrift geschrieben sind, für die Jahre 1493—1503 sodann die Abschriften der Kanzlei, zu denen sich eine weitere Abschrift für das Rechnungsjahr 1504/05 gesellt, als Hans Hug Zentnerzoller war.

Das *Rechnungsjahr* begann und endete im Prinzip mit St. Johannis im Sommer, doch zogen sich die Abrechnungen mit den einzelnen Amtsleuten immer bis in den August und September hin<sup>46</sup>. Der Zentnerzoller rechnete meist im Verlaufe des Monats Juli ab, worauf er dann im August mit der neuen Rechnung begann. Deshalb verwenden wir für unsere Berechnungen, soweit sie durch Daten erfaßbar sind, ein mit dem 1. August beginnendes Rechnungsjahr. Die Rechnung nahmen die hiezu verordneten Stadtrechner ab. Hießen sie die Rechnung gut, schrieb der anwesende Schreiber, der bei der Rechnung selber seine Notizen machte, anschließend im Rechnungsbuch der Ämter unter der Rubrik des ehemaligen Kaufhauszollers das Protokoll der Abrechnung ein. Er erwähnte dabei nur die Summe der Einnahmen. Ausgaben hatte der Zentnerzoller keine zu bestreiten.

Rechnet man nun die Einnahmen in den Zollrodeln zusammen, so stimmen die jährlichen Summen mit der Schlußabrechnung nicht immer überein. Für 1494/95 lieferte Konrad von Meggen 6 gl 27β 2 zu wenig ab, während er im Kriegssommer 1499 10 gl mehr abrechnete, als er im Rödel aufgezeichnet hatte<sup>47</sup>. Eine Differenz ergibt sich natürlich auch 1503, da sein Nachfolger das Rodel nicht weiter-

---

<sup>45</sup> Die Schreiber hielten sich genau an die Vorlage, doch kamen Fehlleisungen vor, die nur durch die Eigenart der Schriftzüge im Handrodel zu erklären sind, wie etwa, wenn «gücz» mit «tûch» und «12 sôim úsen» (Eisen) sogar mit «12 sôm gût usher» («gût» ergänzt) transskribiert wurde. K. von Meggen schrieb «i» stets als «ú».

<sup>46</sup> Zum städtischen Rechnungswesen im allgemeinen vgl. SEGESSER 2, 347ff.

<sup>47</sup> Diese Mehrablieferung stammte teilweise von Basler Kaufleuten. S. unten Anm. 167.

Tabelle 1. Ertrag des Zentnerzolls, des Pfundzolls  
und des Zolls zu Rothenburg 1493—1507

	Zentnerzoll						Pfundzoll			Rothenburg		
	Zollrödel			Jahres- rechnung								
	gl	β	hkr	gl	β	hkr	gl	β	hkr	gl	β	hkr
1493/94	74	18	6	75	10	—	52	10	—	26	12	9
1494/95	93	37	8	87	10	6	58	8	6	34	13	6
1495/96	79	39	8	79	39	8	62	10	—	47	34	4
1496/97	137	34	2	140	34	2	54	10	—	41	27	2
1497/98	105	2	—	105	2	—	56	26	—	46	24	3
1498/99	60	33	8	70	33	8	52	8	8	40	5	9
1499/1500	42	22	—	41	34	—	60	10	—	64	33	6
1500/01	46	39	11	46	39	11	62	29	—	67	26	5
1501/02	48	13	—	48	13	—	48	19	11	41	20	5
1502/03	77	15	8	89	39	8	43	19	—	60	1	10
1503/04	—	—	—	65	15	6	47	6	—	45	5	—
1504/05	40	—	6	46	5	—	38	7	8	—	—	—
1505/06	—	—	—	48	6	6	43	10	—	43	5	6
1506/07	—	—	—	47	10	—	48	16	6	49	25	—

führte<sup>48</sup>. In Tabelle 1 stellen wir die beiden Summen einander gegenüber. Zum Vergleich ziehen wir hier die Einnahmen zweier anderer wichtiger Zölle bei, des Pfundzolls (Umsatzsteuer für Fremde) und des Zolles von Rothenburg. Wir können daraus ersehen, daß der Zentnerzoll zu den Ertragreicheren gehörte<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> Bei den Berechnungen habe ich auch die Mehrablieferungen berücksichtigt und mit 4 ¢ pro Saum aufgelöst. S. Tabelle 3, Kolonne B.

<sup>49</sup> Zentnerzollabrechnungen im cod. 6865, 390—394. Pfundzoll i. c. 618ff. Der Rothenburger Zoll ist in den Abrechnungen des Vogtes von Rothenburg immer besonders angeführt, jedoch mit Abzug des Zollerlohnes: Rechnungsbuch der Stadt Luzern Vogteien 1434—1584, cod. 6860, 71—84. Der Ertrag entspricht etwa jenem an der Emmenbrücke und am Niedertor. — In Luzern rechnete man (ausschließlich) im städtischen Rechnungswesen mit dem Pfund zu 15β (laut Umgeld seit 1458) und dem Gulden zu 40β. Ich habe, soweit nicht die Rechnungen selber hie und da in Gulden ausgedrückt sind, die Summen in Gulden umgerechnet.

Tabelle 2. Die Anwendung des jüngeren Kaufhaustarifs

Art der Güter	Einheit	Kaufhaus- tarif			Tarif der Zollrödel		
		gl	β	hhr	gl	β	hhr
Wollballen	1 Saum				—	6	8
	6 Saum				1	—	—
	6 Ballen	1	—	—	1	—	—
Zentnergut	1 Saum	2 alt pla.			—	4	—
	10 Saum				1	—	—
Bückinge	1 Stroh	—	1	—			
	1 Lagel				—	1	—
	1 Saum				—	2	—
	20 Saum				1	—	—
Reis	1 Saum				—	2	8
	15 Saum				1	—	—

Was nun den *Tarif* des Zentnerzolls anbelangt, so läßt sich dieser aus den Zollrödeln leicht rekonstruieren. Ein Vergleich (Tabelle 2) mit dem jüngeren Kaufhaustarif<sup>50</sup>, der um 1482 niedergeschrieben wurde, zeigt, daß dieser nach wie vor in Geltung war. Die ersten drei, vielleicht vier Sätze über Wollballen, Zentnergut, Bückinge und vielleicht Heringe erweisen sich als Tarif des Transitzolls, während der Rest den Tarif des Kauf- oder Salzhauses darstellt. Dieser Transitzolltarif war sehr einfach gehalten. Am Anfang, vielleicht schon vor 1370, scheint die Stadt nur einen einzigen einheitlichen Tarifsatz für alle Güter gekannt zu haben<sup>51</sup>. Mit der Zeit wurden auf Begehren der Kaufleute zwei Ausnahmen gemacht, welche Güter betrafen, die mengenmäßig hervortraten, nämlich die höher besteuerten Wollballen und die günstiger behandelten Bückinge und Heringe. Eine spezielle und günstigere Tarifierung erfuhr, wie sich aber nur aus den Zollrödeln ergibt, im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts auch der Reis, was bereits darauf hindeutet, daß er innerhalb der Gesamtdurchfuhr einiges Gewicht erhalten hatte.

<sup>50</sup> Druck: SCHNYDER 198. — 1 alter Plappart = 2β: QZWG 2, 828.

<sup>51</sup> S. die Anm. 18, 19, 177.



Alle übrigen Waren<sup>52</sup> behandelte der Tarif als Zentnergut<sup>53</sup> schlechthin. Darunter verstand man das Kaufmannsgut, das Luzern in großen Mengen lediglich passierte und das mit dem städtischen Markt in keine Berührung kam. Für diesen Markt beanspruchte man jene Waren, die für die Versorgung der Stadt und ihres inner-schweizerischen Einzugsgebietes<sup>54</sup> mit dem Lebensnotwendigen dienten. Deren Einfuhr begünstigte man, während man die Ausfuhr erschwerte. Sie waren den ordentlichen Ein- und Ausgangszöllen unterworfen<sup>55</sup>. Weil sie also von diesem Zollsystem erfaßt wurden, welches auf den Markt ausgerichtet war, treffen wir in den Zentnerzollrödeln nie auf Angaben über Salz, Getreide, Vieh oder Wein, auch dann nicht, wenn es sich faktisch um Transit handelte. Der Zentnerzoll war somit darauf angelegt, nur den internationalen Warenstrom zu erfassen, der sich auf der Gotthardstraße bewegte.

Werfen wir zum Vergleich einen kurzen Blick auf den Tarif der Zentner- und Pfundzollordnung von 1533<sup>56</sup>, welche die beiden Ämter nicht mehr auseinanderhielt. Der Ausdruck Zentnergut wurde nicht mehr verwendet, dafür erscheinen Kaufmannsgüter als

---

<sup>52</sup> Vielleicht besaßen auch Wetzsteine und Farbwaren besondere Tarifansätze, doch genügen die vereinzelt vorkommenden Fälle nicht, um eine Regel aufzustellen. — Wenigstens zu erwähnen sind ferner die vereinzelt Einnahmen des Zentnerzollers von Hausrat, der aus- oder durchgeführt wurde. Die daraus resultierenden Einnahmen erreichten zusammengerechnet nie einen halben Gulden pro Jahr und fallen somit nicht ins Gewicht.

<sup>53</sup> Dieser Begriff ist im Hallwiler Zolltarif (um 1380) für Luzern erstmals nachweisbar. *Quellenwerk* II/2, 303. Über den Begriff vgl. auch SAXER 76, Anm. 177.

<sup>54</sup> Vgl. HEKTOR AMMANN, *Die Talschaftshauptorte der Innerschweiz in der mittelalterlichen Wirtschaft*. Gfr. 102 (1949) 105ff.

<sup>55</sup> Die in den Tor- und Schiffszolltarifen genannten Waren spiegeln zur Hauptsache die auf dem Markt gehandelte lokale Produktion wider, ferner eingeführte Verbrauchsgüter für den einheimischen Bedarf. Vgl. die Tarife bei SCHNYDER 195ff.

<sup>56</sup> Druck SCHNYDER 200—202. SEGESSER 3, Buch 13, 37f. Über den Pfundzoll vgl. SAXER 17ff. König Sigismund gewährte 1418 Luzern den Pfundzoll. SEGESSER 2, 293f. Die Pfundzoller zogen seither nicht pro Pfund Gewicht (i. c. 304f.), sondern vom Pfund Geld zu 20ß eine Umsatzsteuer von 4 ð ein, um 1500 von einem Gulden einen Kreuzer (8 ð). Davon waren aber nur Fremde betroffen. Wie die Ordnung von 1533 zeigt, hatte sich (seit einigen Jahren) der Aufgabenkreis des Pfundzollers grundlegend geändert.

Transitgut. Der Zoll von solchem Gut war dem Pfundzoller allein vorbehalten, während er bei Ein- und Ausfuhr (als Zentnerzoller, nun mit vertauschten Rollen?) gewisse Gebühren mit dem Schiffmeister und dem Niedertorzoller zu teilen hatte. Von Wollballen war nicht mehr die Rede, offenbar, weil die Durchfuhrmenge inzwischen bedeutungslos geworden war. Dafür wurde hier erstmals Reis angeführt, dessen Zoll um einen ganzen Kreuzer auf zwei Schilling gesenkt worden war. Gleich besteuert wie der Reis war nun das «nit gespannen güt», zu dem er wohl gehörte. Dagegen war der Saum von «gespannen güt», worunter in erster Linie hochwertige Textilwaren zu verstehen waren, unverändert mit vier Schilling belastet. Man hatte also gegenüber dem ausgehenden 15. Jahrhundert vereinfacht: statt der früheren vier Tarifstufen gab es nur noch deren zwei.

Wie wir aus Tabelle 2 weiter entnehmen können, richteten sich die Verzollungseinheiten nach der Verpackung, wie sie für den Ferntransport üblich war. Die Wollballen waren in den Zollrödeln gleich behandelt wie die Säume, woraus geschlossen werden kann, daß sie auch in die Größenordnung der Säume gehörten. Offenbar bestand eine Wollballe aus zwei Wollsäcken. Denn 1420 unterschieden die Luzerner zwischen Wollballen zu vier Zentnern und solchen zu zwei Zentnern (Wollsäcke?)<sup>57</sup>. Es ist ebenfalls ersichtlich, daß das Lagel (Faß) dem Stroh Bückinge entsprach und daß zwei Lagel einen Saum ergaben<sup>58</sup>. Für die Gewichtsbestimmung kann in Luzern angenommen werden, daß ein Saum ungefähr vier Zentnern (als oberer Grenze) entsprach, was sicher mindestens auf den Reis zutreffen dürfte. Ein Saum Reis umfaßte gewöhnlich zwei Säcke zu je zwei Zentnern<sup>59</sup>.

<sup>57</sup> S. unten Anm. 178. Die Wollsäcke erscheinen neben den Wollballen in den Luzerner Tarifen und andern Quellen immer wieder. Sonst galten in der Regel 2 Ballen als 1 Saum. Über die Transportpackungen vgl. BERGIER 193f.

<sup>58</sup> In Basel wurden zu Beginn des 16. Jahrhunderts 2 Stroh für 1 Saum gerechnet: SCHULTE, *Handel* 2, 204 Anm. Hingegen setzte der Hallwiler Zoll 1341 3 Stroh = 1 Saum: SCHNYDER 195.

<sup>59</sup> Zeugnisse dafür sind mir nur aus dem 16. Jahrhundert bekannt: Bei einer Reislieferung Sebastian Knabs gaben 1566 sowohl die Waagzettel von Basel wie jene von Straßburg pro Sack jeweils ca. 200 Pfund Gewicht an:

Kurz abzuklären wäre schließlich noch die Frage der Zollpflicht und ob es um 1500 *Zollbefreiungen* gab. Beim Transit handelte es sich ausschließlich um Kaufmannsgut, das auf Gewinn angelegt war. Nach allgemeiner Übung<sup>60</sup>, die auch in Luzern galt, waren solche Transitgüter grundsätzlich zollpflichtig. Auch die Luzerner waren nicht vom Zentnerzoll befreit<sup>61</sup>, was uns durch die Zollrödel bestätigt wird. Der rühmlichste Luzerner, nämlich Jost Sündli, besaß gegenüber seinen fremden Konkurrenten keinerlei Vorzugsstellung, auch wenn anzunehmen ist, daß nicht alle Güter, die er an den Zoll brachte, auch wirklich ihm gehörten. Jedenfalls war das Vorrecht, das der Luzerner Rat Ende Mai 1478 dem einheimischen Staatsmann, Tuchhändler und Großkaufmann Ludwig Seiler und in dessen Gefolge allen Bürgern verliehen hatte, nicht mehr in Kraft. Damals hatte man nämlich Seiler für alle Güter, die er von fremden Landen «har bringt und hie für für», die Herabsetzung des Zolles auf die Hälfte zugestanden, sofern es sich um sein eigenes Gut handelte. Dieses Privileg galt aber nicht für Güter, die in Luzern gekauft waren, auch nicht für jene, die er in Gemeinschaft mit Fremden besaß<sup>62</sup>. Es ist anzunehmen, daß man dieses Vorrecht wieder beseitigte, als Luzern nach der Erwerbung Werdenbergs in finanzielle Schwierigkeiten geriet und deshalb im Oktober 1488 sogar jegliche Befreiung vom Pfundzoll außer Kraft setzte<sup>63</sup>. Somit ist im Bereich des Zentnerzolls mit keinen Zollbefreiungen zu rechnen.

\*

Stadtarchiv Frankfurt am Main, Judicialia B 297, fol. 72r-v. Aus einem Bericht des Luzerner Schiffmeisters geht hervor, daß 1583 1 Sack Reis zu 2 q gerechnet wurde und daß 1 Saum 2 Säcke umfaßte: cod. 1240, 100r. — Die Urner umschrieben 1551 die Säume als «pondera, quantum ab aequo gestatur torsuario». Uri an A. Marso, 26.1.1551. Bundesarchiv Bern. Abschriften des Staatsarchivs Mailand, Bd. 88 (Carteggio diplomatico).

<sup>60</sup> SAXER 73ff.

<sup>61</sup> Auf Klagen der Urner vor dem Luzerner Rat antwortete ihnen ca. 1532 Schultheiß Hans Hug: Auch «ire (= Luzerner) koufflut müssend von ir kouffmanschatz zollen». Aus einer Urner Instruktion im cod. 1270, 61v. Der Luzerner Rat beharrte immer darauf, daß Zollbefreiungen der benachbarten Kantone, die sich auf dem Luzerner Markt versorgten, nur für den Eigenverbrauch zu Hause (Hausbrauch) galten.

<sup>62</sup> RP 5B, 324v. Beschluß gedruckt: HAAS im Gfr. 88 (1933) 12 Anm. 11.

<sup>63</sup> RP 6, 261r. Teilweise gedruckt: QZWG 2 Nr. 1457. Die Luzerner Bür-



Wie steht es nun mit der Zuverlässigkeit der von den Zentnerzollrödeln gebotenen Zahlen? Daß der gesamte durchströmende Güterverkehr erfaßt wurde, dafür sorgte das finanzielle Interesse der Stadt. Wir haben aber gesehen, daß die Rödel vom Sommer 1496 an nicht immer alle Transporte einzeln erfaßten, sondern daß Kaufleute von Zeit zu Zeit gesamthaft abrechneten. Es ist also nicht unmöglich, daß solche Abrechnungen auch Güter umfaßten, die schon im vorangehenden Rechnungsjahr Luzern passiert hatten. Solche Verschiebungen sind aber nicht faßbar und müssen in Kauf genommen werden. Ihr Vorhandensein mahnt uns jedenfalls, daß man dem nun folgenden Spiel mit der Statistik mit der nötigen Reserve gegenübersteht, obwohl anzunehmen ist, daß sie uns gesamthaft betrachtet richtige Größenverhältnisse liefern kann. Es sind ja auch die etwa vorkommenden Mehrablieferungen des Zentnerzollers zu berücksichtigen, die durch die Rödel nicht ausgewiesen sind. Es handelt sich vermutlich um Abrechnungen mit Kaufleuten, die kurz vor der jährlichen Rechnungsablegung erfolgt sein dürften. Es ist also notwendig, sich über die Errechnung der jährlichen Gesamtdurchfuhr (Tabelle 3) genau Rechenschaft zu geben.

Mit den von Tabelle 3 gelieferten Angaben können wir nun die *Höhe des internationalen Transites* über ein ganzes Jahrzehnt hinweg verfolgen. Von 1493 an war eine Zunahme zu verzeichnen. Bis ins Frühjahr 1499 hinein blieb der Verkehr relativ hoch und schwankte, wenn wir etwas großzügig pro Saum vier Zentner annehmen wollen, durchschnittlich zwischen 170 und 200 Tonnen. Der absolute Spitzenverkehr lag demnach im Jahre 1496/97 bei gegen 290 Tonnen. Erst im Rechnungsjahr nach dem Schwabenkrieg sank die Frequenz auf etwas unter 90 Tonnen ab und pendelte dann um 110—120 Tonnen. Auch in dieser zweiten, weniger bedeutenden Periode erreichte die Durchfuhr nochmals eine beachtliche Spitze von 200 Tonnen im Jahre 1502/03. Die Schwankungen von Jahr zu Jahr waren somit zeitweise enorm. Zunahme oder Abnahme der Durchfuhr im Verhältnis des einen Jahres zum andern konnten

---

ger ließen sich das nicht gefallen und verlangten im Sommer darauf die Wiederherstellung der alten Pfundzollbefreiung, was ihnen kraft Herkommens zugestanden werden mußte: Urk. 211/3057, zu datieren 1489, nach Juni 24. Auszug bei SEGESSER 2, 306 und 179ff.

sehr leicht 30—50%, ja sogar bis 85% ausmachen. Gesamthaft passierten im Jahrzehnt von 1493—1503 8518½ Saum Luzern in beiden Richtungen, was einem Höchstgewicht von 1700 Tonnen und einem Jahresdurchschnitt von immerhin 170 Tonnen entspricht.

Es stellt sich nun die Frage, ob wenigstens der eine oder andere Faktor namhaft gemacht werden kann, der die Höhe der jährlichen Transitmenge zu beeinflussen vermochte. Da ist der Blick vor allem

*Tabelle 3. Berechnung der jährlichen Transitmenge  
(in Anzahl Saum)*

Jahr	Zollrödel		B	Total	Index	Ketten- index
	AA	AB				
1493/94	869	—	—	869	100	100
1494/95	978	—	—	978	112,5	112,5
1495/96	924½	—	—	924½	106,4	94,5
1496/97	1172½	245	30	1447½	166,5	156,6
1497/98	811	115	—	926	106,6	64,0
1498/99	673	65	100	838	96,4	90,5
1499/1500	404½	36½	—	441	50,7	52,6
1500/01	348	182	—	530	61,0	120,2
1501/02	440½	116	—	556½	64,0	105,0
1502/03	699½	182½	126	1008	116,0	185,3
1504/05	640½	—	—	640½	73,7	—
1493—1503				8518½		

Legende:

A Den Zollrödeln entnommene Angaben:

AA Unmittelbare Angaben (Einzeleinträge)

AB Aus Schuldenabrechnungen errechnet (Auflösung:  $4\beta = 1$  Saum)

B Errechnet aus der Differenz: jährliche Abrechnungssumme minus Gebührensumme der Rödel (siehe Tabelle 1)

Kolonnen AB und B geben Mindestmengen wieder; die wirklichen Mengen dürften höher liegen.

Rechnungsjahr: 1. August — 31. Juli.

einmal auf Italien zu richten. Dort wurde der Reis produziert, der um 1500 den größten Anteil am Gotthardtransit stellte. Die Menge der Ausfuhr hing einerseits vom Ertrag der Ernten ab, andererseits aber auch von der Versorgungslage in Oberitalien. Wohl nicht zufällig fiel das erste mailändische Reisausfuhrverbot vom September 1494 in die Zeit, da Karl VIII. auf seinem Zug nach Neapel in Oberitalien lag. Das vermochte aber nicht zu verhindern, daß in diesem Jahr der gesamte Gotthardtransit gegenüber dem Vorjahr um über 12% zunahm. Trotz des Schwankens des Reistransites — die Differenz von einem Jahr zum andern konnte Hunderte von Säumen ausmachen — fiel das Gesamtvolumen der Durchfuhr nicht etwa ab. Es läßt sich vielmehr beobachten, daß einer Zunahme des Gesamttransites fast immer eine Abnahme des Reistransits gegenüberstand<sup>64</sup>. Reis transportierte man demnach nur dann über die Alpen, wenn nicht genügend andere, teurere Waren zur Verfügung standen.

So ist das enorme Ansteigen der Durchfuhr im Jahre 1496/97 keineswegs auf erhöhte Reismengen zurückzuführen, sondern hat einen politischen Hintergrund. Im Frühjahr 1496 nämlich verbannte der französische König die Genuesen, welche im europäischen Handel eine so bedeutende Rolle spielten, aus Frankreich, so daß die wichtige Messestadt Lyon für ihre Warenvermittlung ausfiel<sup>65</sup>. Wie wir nun sehen, suchten diese mit ihren hochwertigen Gütern über die Zentralalpenpässe, besonders den Gotthard, auszuweichen, bevor sie in Savoyen ihre Wechselmessen errichteten<sup>66</sup>. Der genuesische Spediteur Peter Goldschlacher, der regelmäßig den Gotthard benutzte, wies 1496/97 eine Transitleistung auf, die um fast das Doppelte über jener des Vorjahres lag<sup>67</sup>. Wie rasch sich aber die Genuesen einer neuen Situation anzupassen vermochten, beweist die

<sup>64</sup> Vgl. die Tabellen 3 und 8 sowie das Diagramm.

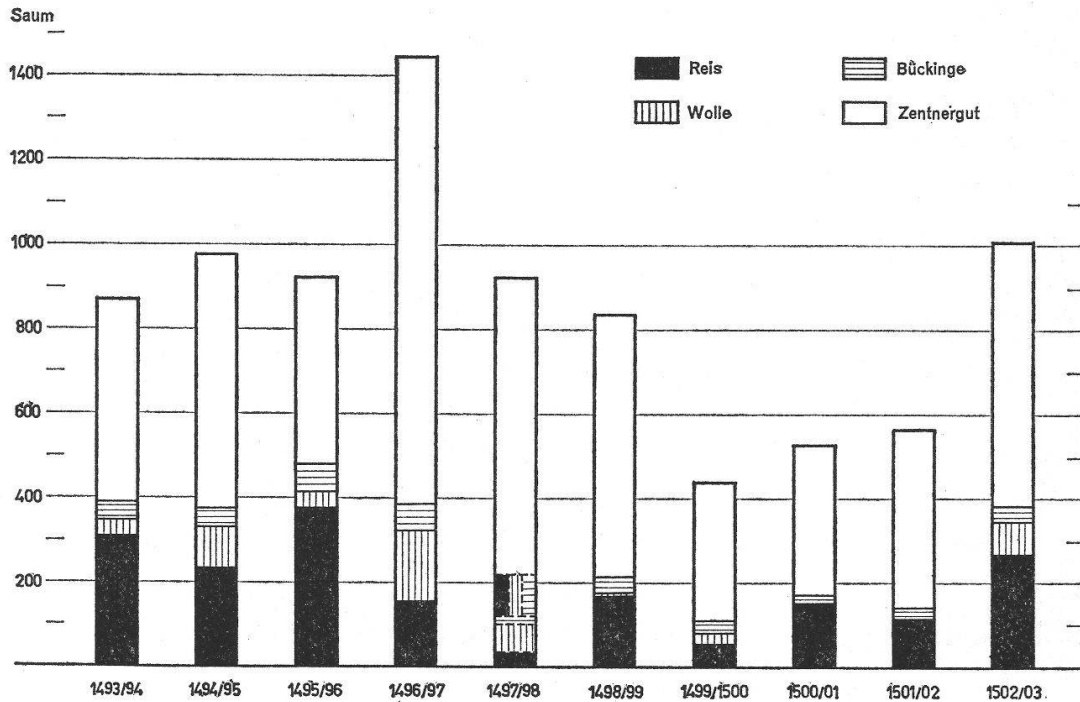
<sup>65</sup> GIOFFRÈ, *Gênes* 8f.

<sup>66</sup> Der Gotthard war offenbar eine gewohnte Ausweichroute der Genuesen. Am 22.1.1535 verbot Genua seinen Kaufleuten, Güter (Seide etc.) über Chambéry zu führen und ließ sie schwören, den Weg durch die Lombardei und die Eidgenossenschaft zu nehmen, um nach Lons-le-Saunier zu gelangen, wohin die Wechselmesse vorübergehend verlegt wurde. Dabei wurde eine Kontrolle ausgerechnet in Luzern vorgesehen. GIOFFRÈ, *Gênes* 116, 241ff.

<sup>67</sup> S. Tabelle 7.

Tatsache, daß bereits im folgenden Rechnungsjahr die Durchfuhr in Luzern wieder auf den «normalen» Stand abzusinken begann.

Die Lebensmittelsperre gegen die Eidgenossenschaft, welche der Mailänder Herzog Lodovico Moro im Frühjahr 1499 durchführte, um Maximilian zu unterstützen, scheint sich auf den Transit nicht



*Der Gotthardtransit in Luzern 1493—1503*

ausgewirkt zu haben<sup>68</sup>. Hingegen vermochte die Unterwerfung Genuas und Mailands unter französische Herrschaft offenbar einschneidend zu wirken. Während nun die Genuesen vermutlich bereits wieder wie früher über die Westalpen (Mont Cenis) zogen und auch sonst kriegerische Ereignisse den Verkehr hemmten, erreichte 1499/1500 die Durchfuhr vom Gotthard her in Luzern den tiefsten Punkt und vermochte sich auch in den beiden folgenden Jahren nur wenig zu steigern.

Dieses Absinken war natürlich auch eine Folge des Schwabenkrieges. Denn der internationale Verkehr auf der Gotthardstraße war davon nicht unberührt geblieben. Zwar waren die Kaufleute

<sup>68</sup> GAGLIARDI II, 53\*.

durch das gemeineidgenössische Geleit<sup>69</sup> gesichert, doch war man in Kriegszeiten mißtrauisch. Die Kaufleute verlangten im Februar 1499 von der Luzerner Tagsatzung erneute Sicherheiten, welche aber nur jenen zugestanden wurden, die den Feinden kein Gut zuführten<sup>70</sup>. Nun trauten die Solothurner vor allem dem vermehrten Güterverkehr nicht, der sich vom Gotthard her über den untern Hauenstein nach Basel bewegte, weil die durchgehende Schifffahrt von Luzern nach Basel eingestellt war. Ende Februar und anfangs März hielten sie in Olten und Liestal eine ganze Anzahl solcher Transporte auf, beschlagnahmten die Güter und nahmen die Begleitpersonen gefangen, nicht ohne diese zu mißhandeln. Die Geschädigten waren Nicola von Lucca, Quidin von Mailand (Guidino Breni), Provasius (Protasio de Busti) sowie Bartlomeo Barlasco und seine Mitgesellen. Sie alle wandten sich an die Luzerner Tagsatzung, welche die Solothurner am 26. März unter Hinweis auf das Geleit anwies, die Gefangenen und ihr Gut ohne Entgelt freizulassen<sup>71</sup>. Nach dem Zentnerzollrodel blieben die Italiener hierauf bis in den Oktober hinein der Gotthardstraße fern. Auch die neutralen Basler kamen nicht ungeschoren davon. Ebenfalls anfangs März wurden in Solothurn einige Basler Kaufleute aufgehalten, die ihre Waren auf den Messen in Genf und Lyon gekauft hatten, weil man vermutete,

---

<sup>69</sup> Darüber vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 452. — Luzern an Basel, 23.12.1420 (s. unten Anm. 177): «Umb geleit ze geben wüssen wir nit anders, dann dz jederman by uns in allen unsern landen und gebieten sicher ist und sunder kouffüt söllent guten schirm und geleit bi uns han. Were aber ir deheiner, der fürer von uns geleitz begerte, dem wellen wir es gern geben.»

<sup>70</sup> EA 3/1, 594.

<sup>71</sup> Staatsarchiv Solothurn, Denkwürdige Sachen Bd. 11, 116: Luzerner Tagsatzung an Solothurn, 13.3.1499. S. 120: Dieselben, 15.3.1499. Bd. 12, 7: Luzern an Solothurn, 22.3.1499. Regesten der 3 Schreiben: HEINRICH WITTE, *Urkundenauszüge zur Geschichte des Schwabenkrieges. Mitteilungen der Badischen Histor. Kommission 22, Beilage zur ZGOR N.F. 15 (1900), m81. Denkw. Sachen Bd. 11, 113: B. Hugi u.a. an Solothurn, Dornach, 19.3.1499. Druck: EUGEN TARTARINOFF, *Die Beteiligung Solothurns am Schwabenkriege bis zur Schlacht bei Dornach*, Festschrift, Solothurn 1899, Urkundenteil S. 48f, wobei statt «Kinũ» eindeutig «Kũm» zu lesen ist. — Ferner: Solothurn an Luzern, 24.3.1499. Staatsarchiv Luzern, Urk. 248/3970. — EA 3/1, 602f.*



es handle sich um feindliches Gut <sup>72</sup>. Und anfangs Juli war die Nervosität so groß, daß sogar die Luzerner, welche sich doch sonst für den reibungslosen Ablauf des Gotthardverkehrs einsetzten, einen größeren Transport blockierten, welcher dem ihnen wohlbekannten Balthasar Irmi und dessen Tochtermann Heinrich David gehörte <sup>73</sup>.

Andere Eingriffe in den Verkehrsablauf entsprangen der Geltendmachung privater Forderungen. In solchen Fällen wandten sich die betroffenen Italiener regelmäßig an die eidgenössische Tagsatzung, und nicht zuletzt die finanziell interessierten Luzerner liehen ihnen willig ihre Unterstützung. Dies war z.B. 1490 der Fall, als ein Diener des Kurfürsten Philipp von der Pfalz auf dem Rhein ein Schiff aufhielt und die Mailänder und Comasken, die sich darauf befanden, samt ihren Gütern gefangen nahm. Deren Namen begegnen uns in den Luzerner Zollrödeln wieder: es handelte sich um Bernardinus Moresini, Protasius Busti und Guidinus Breni, welche sich anscheinend auf dem Weg nach Frankfurt befanden <sup>74</sup>. Ein andermal, um Pfingsten 1508, legte Dietrich von Hallwil, Bürger von Bern, in Rheinfelden einen genuesischen Warentransport nieder. Er wollte auf dem Umweg über die Genuesen, deren Stadt unter französischer Herrschaft war, König Ludwig XII. wegen Soldforderungen unter Druck setzen. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen mit der Tagsatzung, bis sich der Hallwiler herbeiließ, das beschlagnahmte Gut wieder herauszugeben und damit die Verletzung des Geleitsrechtes aus der Welt zu schaffen. Es war wohl doch etwas mehr als bloße Schmeichelei, wenn damals Genua nach Luzern schrieb, daß die Eidgenossen dem übrigen Deutschland gegenüber stets in besonderem Maße den hohen Ruf genossen hätten, daß in ihren Gebieten Versprechen, d.h. das Geleit, treu gehalten würden <sup>75</sup>.

Kehren wir nun kurz zu den Aussagen der Tabelle 3 zurück. Der vormalige Kaufhauszoller rechnete nur zweimal, in den Jahren

<sup>72</sup> H. WITTE l.c. m82. Betr. Gefangenschaft eines Basler Kaufmanns «de li principali citadini» im Juni in Solothurn vgl. GAGLIARDI II, 90\* Anm. 3.

<sup>73</sup> S. unten Anm. 167. Luzern hatte Basel schon im Februar geraten, seine Kaufleute um ihrer Sicherheit willen von Luzern fernzuhalten. PETER OCHS l.c. (Anm. 167) 4, 499.

<sup>74</sup> SCHULTE, *Handel* 1, 496; 2, 73f.

<sup>75</sup> SCHULTE, *Handel* 1, 550; 2, 192. EA 3/2, 431, 436—439. SCHILLING 182—186 und Tafel 353.

1470/71 und 1471/72 Spitzeneinnahmen aus Zoll und Hausgeld ab, welche 110 Gulden überschritten<sup>76</sup>. Mit einiger Vorsicht darf geschlossen werden, daß die Durchfuhren gegen die Jahrhundertwende hin zunahmen und daß jene von 1496/97 mit gegen 290 Tonnen das höchste im 15. Jahrhundert erreichte Volumen darstellen dürfte. Dabei haben wir allerdings für den Beginn des Jahrhunderts keine Angaben, was bedauerlich ist, weil sie wahrscheinlich über dem Mittel des Jahrhunderts liegen würden. Denn es ist anzunehmen, daß im 15. Jahrhundert der Verkehr zurück ging und daß dieses Jahrhundert durchschnittlich gegenüber andern den geringsten Gotthardverkehr kannte. Nach den Abrechnungen des Kaufhauszollers müßte der Tiefpunkt zwischen 1455 und 1460 erreicht worden sein. 1458 lieferte er gar nur 19 Pfund ab. Vermutlich waren die großen Wolltransporte fast ganz ausgeblieben<sup>77</sup>.

Versuchen wir nun, soweit das die datierten Einträge der Zollrödel zulassen, eine *monatliche* Aufstellung der *Durchfuhr* aufzustellen (Tabelle 4), so sehen wir sofort, daß sich der Verkehr ziemlich gleichmäßig über das ganze Jahr verteilte. Eine gewisse Konzentration von mehreren Transporten ergab sich in einzelnen Jahren zu Ende August und Anfang September, wenn die Güter passierten, welche für die Zurzacher und die Frankfurter Messen bestimmt waren<sup>78</sup>. Der Winter bildete kein Hindernis<sup>79</sup>. Zwar scheint der Verkehr im Juli eher etwas flau gewesen zu sein, doch kann nicht be-

---

<sup>76</sup> 1470/71: 341 lb 10 hlr = 127 gl 35β 10 hlr. 1471/72: 302 lb = 113 gl 10β. Cod. 6855, 289. Diese Zahlen könnten einen jährlichen Transit von über 1000 Saum repräsentieren. Vgl. auch die Zusammenstellung bei GEERING (s. oben Anm. 5) 143. — Die Berechnungen bei SCHULTE, *Handel* 1, 722 aufgrund des Diepfinger Zolls am unteren Hauenstein sind mit jährlich 12500 Meterzentnern am Ende des 15. Jahrhunderts weit übersetzt und nicht brauchbar.

<sup>77</sup> Cod. 6855, 528.

<sup>78</sup> Vgl. auch BAUMANN 95f. Von Luzern aus fuhr jeweils ein Zurzacher Marktschiff der Niederwässerer nach Klingnau. Ein solches erlitt 1504 in Luzern kurz nach der Abfahrt Schiffbruch. Es saßen Kauf- und Handwerksleute darin. SCHILLING 141 und Tafel 274. Am 8.10.1546 zog der Luzerner Rat die Niederwässerer zur Verantwortung, weil sie auf den letzten Zurzacher Markt kein Schiff bereit gehalten hatten. RP 17, 198r.

<sup>79</sup> Die entsprechende Feststellung von SCHULTE, *Handel* 1, 458 geht indirekt bereits auf die Luzerner Zollrödel zurück. S. unten Anm. 114.

Tabelle 4. Monatlicher Transit 1494—1500  
(Berechnungsgrundlage: Tabelle 3, Kolonne AA)

a) Anzahl Saum

	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00
Aug.	200	108	34	} 285	88	} 250½	—
Sept.	73	163	40½		92		—
Okt.	5½	46½	2		40		79
Nov.	125	57	115	} 171½	18	22	} 111
Dez.	90½	6	84		123	132½	
Jan.	82½	128	43½	68	} 93	37½	} 114½
Febr.	38	111½	192	80		10	
März	60	99	87	112		115½	
April	41	33	36	95	101	—	32
Mai	105	59	175½	134	47	7	} 68
Juni	48½	153	80	85	15	98	
Juli	—	14	35	142	93	—	—

b) Anzahl Transporte\*

Aug.	4	5	2	} 14	7	} 11	—
Sept.	2	4	2		3		—
Okt.	3	3	1		2		4
Nov.	6	2	7	} 6	2	3	} 4
Dez.	4	1	5		3	4	
Jan.	3	6	2	3	} 9	3	} 6
Febr.	2	4	7	3		1	
März	4	3	5	4		6	
April	2	3	1	4	4	—	3
Mai	6	3	7	7	3	1	} 3
Juni	4	5	3	3	2	2	
Juli	—	2	1	4	4	—	—
Total	40	41	43	48	39	31	20

\* Ab 1496/97: Jede Abrechnung von Schulden als ein Transport gerechnet.



hauptet werden, daß er im Winter deutlich größer gewesen wäre als im Sommer, wie das beim Brenner festgestellt worden ist<sup>80</sup>. Aber die Benützung des Schlittens nicht nur auf den Zufahrtsstraßen, sondern auch in den Gebirgstälern und über den Gotthard<sup>81</sup> dürfte eine wichtige Rolle gespielt haben. Die Straßen waren ja im allgemeinen schlecht unterhalten und versanken bei Regenwetter oft genug im Schlamm, während Schlittenwege bei guten Schnee- verhältnissen bequemer zu befahren waren, wenn man von der nicht zu unterschätzenden Lawinengefahr im Gebirge absieht. Ferner befanden sich die Saumpferde der Teiler im Sommer auf den Alpen und waren während der Sömmerung in den Gebirgstälern nicht immer in genügender Zahl verfügbar<sup>82</sup>.

Der einzelne Transport, begleitet vom Kaufmann oder vom Spediteur, konnte einen halben Saum ebensogut wie deren hundert umfassen. Im Jahrzehnt von 1493—1503 entfiel von den ungefähr 350 Transporten etwas mehr als die Hälfte auf solche, die 10—50 Saum umfaßten, etwas mehr als ein Drittel umfaßte weniger als 10 Saum und etwa ein Zehntel über 50 Saum. Untersuchen wir, wie sich die 8518½ Saum dieser Periode unter diesem Gesichtspunkt verteilen, so machten die Transporte von 10—50 Saum um die 60% der gesamten Durchfuhr aus, jene von über 50 Saum fast einen Drittel und jene von unter 10 Saum nur etwa 7—8%. Ein gewisses Schwergewicht zeichnet sich dabei bei den Transporten von 20—40 Saum Umfang ab, deren Anteil allein mehr als einen Drittel betrug. Wir können also feststellen, daß große Transporte eindeutig überwogen.

War schon die Gesamtdurchfuhr für moderne Begriffe äußerst minim, so galt das in noch größerem Maße von der Zahl der Transporte, die jährlich Luzern berührten. Mehr als sieben Ankünfte in

---

<sup>80</sup> STOLZ, *Quellen* 229f.

<sup>81</sup> Im März 1401 reiste der Engländer Adam von Usk «in ceruca per bovem tractus nivis frigoribus quasi peremptus» über den Gotthard. Bei dieser Jahreszeit konnte es sich bei der von einem Ochsen gezogenen «ceruca» nicht um einen Wagen, sondern nur um einen Schlitten handeln. SCHULTE, *Handel* 1, 455. Vgl. ebenda 457 über die Verwendung eines Ochsen Schlittens Ende August (!) 1438. Vgl. ferner BAUMANN 86ff.

<sup>82</sup> Vgl. BAUMANN 111.

Tabelle 5. Die Ankunftsrichtung der Güter  
(in Anzahl Saum — in Prozent)

	Total Saum (= 100)	Mit An- gaben	Ankunft von		Mit An- gaben	Ankunft von	
			S	N		S	N
1493/94	869	550 ½	390 ½	160	63,35	44,94	18,41
1494/95	978	657 ½	460	197 ½	67,23	47,03	20,20
1495/96	924 ½	701 ½	531 ½	170	75,88	57,49	18,39
1496/97	1447 ½	951	341 ½	609 ½	65,70	23,59	42,11
1497/98	926	702	262 ½	439 ½	75,81	28,35	47,46
1498/99	838	673	295	378	80,31	35,20	45,11
1499/1500	441	402 ½	145 ½	257	91,27	32,99	58,28
1500/01	530	348	291	57	65,66	54,90	10,76
1501/02	556 ½	389 ½	236	153 ½	69,99	42,41	27,58
1502/03	1008	452	289	163	44,84	28,67	16,17
1504/05	640 ½	407	376	31	63,54	58,70	4,84
1493—1503	8518 ½	5827 ½	3242 ½	2585	68,41	38,06	30,35

einem Monat hat Luzern zu jener Zeit nie gesehen. Im Rekordjahr 1496/97, als der Zentnerzoller in sein Rodel 48 Transporte eintrug und mit zwei Kaufleuten für mehrere weitere abrechnete, dürfte die hohe Zahl von 55 nicht überschritten worden sein. Das bedeutet aber, daß auf der Gotthardstraße in einem gewöhnlichen Jahr durchschnittlich nicht einmal jede Woche ein fremder Spediteur mit seinen Gütern unterwegs war.

Der Güterverkehr, den wir hier beobachten, ist in seiner Gesamtheit *Austausch zwischen dem Süden und dem Norden* des europäischen Festlandes. Die Rodel des Luzerner Zentnerzollers enthalten keinen einzigen Eintrag, der dieser Feststellung widersprechen würde. Bei einzelnen Produkten wissen wir, woher sie stammten: Wollballen und Bückinge aus dem Norden, Reis aus Oberitalien. Oft, aber leider nicht immer, vermerkte der Zentnerzoller, ob ein Transport «von Ure usher» oder von «niden ufher» kam, d.h. ob er von Süden oder von Norden her in Luzern anlangte. Das ermöglicht es uns, die Güter entsprechend ihrer Ankunftsrichtung zusammenzustellen (Tabelle 5). Die verwertbaren Zahlen bewegen sich zwischen

60 % und 90 % der gesamten Durchfuhr und vermögen somit einigermaßen brauchbare Aussagen zu machen. Demnach scheint zwischen 1493 und 1496 und wieder von 1500 an der Warenstrom von Italien nach Deutschland überwogen zu haben, während sich 1496—1500 der Gegenstrom aus dem Norden bedeutend verstärkte. Das Jahr 1496/97 verdankt seinen außerordentlichen hohen Transit vor allem dem Umstand, daß man für die Nord-Süd-Route plötzlich in vermehrtem Maße den Gotthard wählte, eine Tendenz, die sich in den folgenden drei Jahren fortsetzte. Wir wissen, daß diese Erscheinung davon herrührte, daß den Genuesen seit 1496 Frankreich und damit die Lyoner Messen versperrt waren<sup>83</sup>. Überwogen aber in diesem Jahrzehnt die Güter des Südens, so hing das immer damit zusammen, daß der Anteil des Reises relativ hoch war, betrug er doch 1495/96 und 1500/01 über 40 % und 1504/05 sogar über 50 % des ganzen Transits, während er 1497/98 sogar unter 10 % fiel<sup>84</sup>. Und für das Jahrzehnt von 1493—1503 machte der Reis allein mehr als einen Fünftel (22 %) der ganzen Durchfuhr aus, während auf den übrigen Güterstrom aus dem Süden, soweit wir ihn erfassen können, nur 16 % entfielen. Klammert man also den Reis aus, so ergibt sich, daß beim übrigen Warenverkehr der Zufluß vom Norden her eindeutig dominierte. Damit haben wir jene Situation herausgeschält, welche vorherrschte, als noch kein Reis über den Gotthard kam, nämlich noch im 15. Jahrhundert bis in die Zeit der Burgunderkriege<sup>85</sup>.

Aus den Aufzeichnungen des Zentnerzollers läßt sich meist bestimmen, ob die *Verzollenden* von diesseits oder jenseits der Alpen stammen. Nur bei den wichtigsten Italienern ist die Herkunft nie angegeben. Diese läßt sich aber anderwärts leicht feststellen. Das gibt uns die Möglichkeit, den Anteil der Nord- und Südländer ziemlich genau zu bestimmen, wobei für die Zuweisung auch der Wohnsitz des Betreffenden entscheidend war, was besonders im Falle von Peter Goldschlacher wichtig ist, den Antwerpener Quellen als Genuesen bezeichnen (Tabelle 6). Das Resultat ist eindrucklich.

---

<sup>83</sup> GIOFFRÈ, *Gênes* 8f.

<sup>84</sup> Vgl. Tabelle 8.

<sup>85</sup> Dieselbe Tendenz zeigte sich im 14. Jahrhundert ausgeprägt am Paß von Jougne. Vgl. CHOMEL/EBERSOLT 87f.

Tabelle 6. Transitanteil nach der Herkunft (Wohnsitz) der Verzollenden

(in Anzahl Saum — in Prozent)

(Berechnungsgrundlage: Tabelle 3, Kolonnen AA, AB)

	Total Saum (= 100)	Italien	Schw. Sddt.	N	Italien	Schw. Sddt.	N
1493/94	869	522	290 ½	56 ½	60,07	33,43	6,50
1494/95	978	610 ½	346 ½	21	62,42	35,43	2,15
1495/96	924 ½	631 ½	272	21	68,31	29,42	2,27
1496/97	1417 ½	854 ½	374	189	60,29	26,38	13,33
1497/98	926	512	288 ½	125 ½	55,29	31,16	13,55
1498/99	738	396 ½	236	105 ½	53,73	31,98	14,29
1499/1500	441	294	125	22	66,67	28,34	4,99
1500/01	530	301 ½	214 ½	14	56,89	40,47	2,64
1501/02	556 ½	359 ½	197	—	64,60	35,40	—
1502/03	882	423 ½	418 ½	—	52,55	47,45	—
1504/05	635*	206 ½	428 ½	—	32,52	67,48	—

Legende: Schw., Sddt.: Schweizer und Süddeutsche.

N: «Niederländer» mit Curnelis.

\* Für 2 Transporte mit zusammen 5 ½ Saum keine Angaben.

Denn es zeigt sich, daß im Jahrzehnt von 1493—1503 die Italiener eindeutig den Gotthardverkehr beherrschten. Ihr Anteil erreichte zeitweise zwei Drittel des ganzen Transits, verminderte sich aber gegen Ende dieser Periode, so daß die 32% des Jahres 1504/05 vielleicht einen Tiefpunkt überhaupt darstellen, welcher vor allem durch das Ausbleiben der großen Transporte Peter Goldschlachers bedingt war<sup>86</sup>. Entsprechend diesem Rückgang zeigte der Anteil der Süddeutschen und Schweizer beharrlich steigende Tendenz. Er machte 1493/94 einen Drittel und zehn Jahre später schon fast die Hälfte aus. Diese Steigerung war, wie wir noch sehen werden, in erster Linie eine Folge zunehmender baslerischer Aktivität.

<sup>86</sup> Es ist anzunehmen, daß sich hier die Besetzung Oberitaliens durch Frankreich auswirkte.

Unter den Verkehrsteilnehmern erscheint auch eine Gruppe, die der Zentnerzoller als «*niderlender*» kennzeichnete. Sie gehörten zu jenen, die vielleicht ein- oder zweimal in Luzern durchreisten, jedenfalls nicht so oft, daß der Zöllner sich ihre Namen gemerkt hätte. Es ist aber bemerkenswert, daß Konrad von Meggen sie so eindeutig bezeichnete. Er war dazu sicher in der Lage, hatte er doch als Tuchhändler die Frankfurter Messen besucht und dort seine Einkäufe an niederländischen und englischen Tuchen auch bei solchen Niederländern getätigt. Nach dem einheimischen Sprachgebrauch<sup>87</sup> konnte das Niederland schon unterhalb Basel beginnen. Aber die Beziehungen Luzerns zum Elsaß waren wegen der großen Weineinfuhren sehr rege, so daß man hier die Elsässer kannte, die übrigens in den Rädeln durch den Schultheißen von Sulzmatt vertreten waren. Da man auch ihre Sprache kannte, darf wohl angenommen werden, daß das Elsaß bei dieser Bezeichnung auszuschließen ist. Damit gelangen wir bereits nach Lothringen, dessen Fuhrleute im internationalen Transportwesen zwischen den Handelszentren der Niederlanden und jenen im Innern des Kontinentes eine bedeutende Rolle spielten<sup>88</sup>. Aber vielleicht eher noch wäre hier an Kölner Kaufleute zu denken, von denen bekannt ist, daß sie zeitweise den Gotthard benutzten<sup>89</sup>. Diese Vermutung wird noch verstärkt durch die Tatsache, daß sich anscheinend etwa der Verkehr von Antwerpen aus ins Innere des Festlandes fast ausschließlich in Richtung Köln bewegte<sup>90</sup>. In die gleiche Richtung weist auch «ein wageman von Spir», offensichtlich ein Fuhrmann aus Speier, der im Januar

---

<sup>87</sup> Vgl. *Schweiz. Idiotikon* 3, 1303. Am 14.10.1465 wurde den Luzerner Weinschätzern vorgeschrieben, daß man «kein win, so vom niderland kumpt und Elsesser túrer schetzen und geben sol dan 1 mas umb 9 angstern den besten...». Ordnungen und Reformationes der Stadtsachen 1252—1585, cod. 1250, 109v.

<sup>88</sup> BRULEZ, *Routes* 140. ERNST PITZ, *Kapitalausstattung und Unternehmensformen in Antwerpen 1488—1514*. VSWG 53 (1966) 53—91.

<sup>89</sup> E. VON RANKE, *Die wirtschaftlichen Beziehungen Kölns zu Frankfurt a.M., Süddeutschland und Italien im 16. und 17. Jahrhundert (1500—1650)*. VSWG 17 (1924) 75, 77ff.

<sup>90</sup> Vgl. die Zusammenstellung des «*trafic par terre*» bei DOEHAERD 1, 178ff. (1495ff.), die trotz (oder wegen?) der Zufälligkeit der Quellengrundlage ziemlich eindeutig ausfällt.



1499 Reis wegfürte und der auf dem Herweg wohl einen Transport des Baslers Jakob von Kilch ausgeführt hatte <sup>91</sup>.

Erstmals erschien ein Niederländer am 5. Oktober 1495 von Norden her mit 6 Saum Gut, ein weiterer am 10. Oktober mit 4 Saum und am 19. Februar 1496 ein dritter, vermutlich aus dem Süden zurückkehrend, mit 11 Saum. Im Rechnungsjahr 1496/97 sodann trug der Zentnerzoller acht solcher Transporte in sein Rodel ein, ein Jahr später noch deren sechs und vom August bis zum Dezember 1498 nochmals fünf. Dann aber blieben die Niederländer fast ganz weg und nur im Dezember 1499 und im März 1501 wurde noch je eine Ankunft vermerkt. Ihr Wegbleiben war ohne Zweifel eine Folge des Schwabenkrieges.

Aber da ist wahrscheinlich nochmals ein Niederländer. Er kam in den Wintern 1493/94, 1494/95 und 1497/98 mit je einem Transport von Norden her, und in den ersten beiden Wintern können wir sehen, daß er etwa einen Monat später wieder von Süden her kommend durch Luzern reiste. Die Luzerner mußten ihn gut kennen. Der Zentnerzoller schrieb seinen Namen «Gurnelle» und «Kurnelle» und die meisten Kanzleischreiber folgten dieser Schreibweise. Nur der sprachgewandte und vielgereiste Petermann Etterlin, dem der Name auch sonst geläufig gewesen sein muß, schrieb in seiner Kopie «Curnellis» und «Curnelis». Der italienische Vorname Cornelio dürfte hier auszuschließen sein, da das Schluß-S dagegen spricht. Ebenso wenig kommen wohl die bereits im 15. Jahrhundert in Freiburg im Üchtland nachweisbaren Gurnel in Frage. Denn das Erscheinen der ausdrücklich als solche bezeichneten Niederländer macht es wahrscheinlich, daß wir es hier mit einem Fuhrmann (voiturier) aus Brabant zu tun haben. Ein Claus Cornelis führte 1494 nachweisbar Gütertransporte von Antwerpen nach Köln aus <sup>92</sup>.

---

<sup>91</sup> Am 3.1.1499 verzollte J. von Kilch 15 Saum Bückinge und 3 Saum Wollballen. Es folgt ohne Datum: «Item ein wageman von Spir hät 5 sôm rys aweg gefürt, hät geben 13ß 4 hlr.» Die Formulierung legt den Schluß nahe, daß es sich hier wirklich um eine Herkunftsbezeichnung und nicht um einen Geschlechtsnamen handelt. Allerdings ist zu dieser Zeit in Basel ein Karrer Jos von Spyr nachzuweisen, der am Mittwoch vor Luce 1499 vor dem Basler Stadtgericht einen Prozeß um ein Pferd führte. Staatsarchiv Basel, Gerichtsarchiv A42, 151r.

<sup>92</sup> DOEHAERD 2 Nr. 936, 944. Vielleicht besteht da ein Zusammenhang:

Tabelle 7: Der Transit einzelner Kaufleute

a) Anzahl Saum

	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	04/05	93-03	∅
Peter Goldschlacher [Genua]	69	206	220½	400	248	195½	187	117	161	177	9	1981	198
Jost Sündli [Luzern]	205	222	140	148	170	65	—	—	—	—	—	950	158
Wudin [Guidino Breni] [Mailand]	144	110	189	225½	170	137	47	106	67	157	73	1352½	135
Balthasar Irm und Sohn Basel	—	—	—	96	7	113	92	134½	140	163	290½	745½	106
Profas [Protasio de Busti] [Mailand]	281	166	85½	80	54	17	60	79	85	108½	122½	1016	101
Jörg und Bernhardin Morosini [Mailand]	22	26	114½	116½	39	—	—	—	—	—	—	318	63
Jakob und Martin von Kilch, Basel	72	55	53	188	64	18	20	—	21	40	—	461	46
Curnellis [Cornelis?] [Niederländer?]	56½	21	—	—	47½	—	—	—	—	—	—	125	41

Schultheiß v. Sulzmatt [Elsaß]	-	-	65	-	36	15	-	-	9	15	125	31
Jakob Sunnentag Bern	3½	8½	2	9	9	15	9	8	11	3	89	9

b) Anzahl Transporte

Peter Goldschlacher	4	6	8	11	8	6	4	3	4	7	2	61
Jost Sündli	5	5	4	2	3	1	-	-	-	-	-	20
Wudin	5	5	6	7	6	5	5	4	4	4	2	52
Irmi	-	-	-	3	3	3	3	4	3	3	8	22
Profas	6	3	5	6	1	1	3	3	3	4	7	35
Morosini	5	5	7	3	2	-	-	-	-	-	-	23
von Kilch	3	2	2	7	3	1	1	-	1	3	-	23
Curnelis	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5
Schultheiß v. Sulzmatt	-	-	1	-	1	1	-	-	-	1	1	4
Jakob Sunnentag	2	3	1	1	1	2	2	1	1	2	1	16



Daß ein Cornelis Speditionsaufträge bis nach Oberitalien ausgeführt haben könnte, würde nichts außerordentliches bedeuten. Denn schon um die Mitte des 15. Jahrhunderts besorgten z.B. Fuhrleute aus Brabant und Lothringen wiederholt Transporte an die Genfer Messen <sup>93</sup>.

In den Zentnerzollrödeln begegnet uns eine Anzahl von Namen, die entweder während der ganzen Periode, die wir einsehen, oder doch während mehreren Jahren immer wieder erscheinen. Sie fallen nicht nur durch die Häufigkeit ihrer Transporte, sondern auch durch den meist bedeutenden Umfang derselben auf (Tabelle 7). So kann es nicht verwundern, daß zehn der *Spediteure und Kaufleute* am jährlichen Gesamttransit allein mit 82—98% beteiligt waren. Berücksichtigen wir aber nur jene fünf, welche einen durchschnittlichen jährlichen Transit von hundert und mehr Saum aufzuweisen haben, nämlich Goldschlacher, Sündli, Breni, de Busti und die Irmi, so ergibt sich, daß diese zusammen immer noch zwischen 65 und 82% der jährlichen Durchfuhr bestritten. Über zwei Drittel des Güterverkehrs lag somit in den Händen einiger weniger Großspediteure, die sich auf den transalpinen Gütertausch auf der Gotthardstraße spezialisiert hatten. Der kleine Rest, der übrig bleibt, verteilt sich auf die Vielzahl der vereinzelt und selten mit Namen bezeichneten Kaufleute. Deren Anteil war bezeichnenderweise im Rekordjahr 1496/97 am größten.

Der gewöhnliche Kaufmann begleitete seine Güter selber. Aber auch die mittleren und großen Teilnehmer am Gotthardverkehr erschienen meistens selber beim Zentnerzoller, gelegentlich aber waren sie auch durch Knechte, Brüder, Vettern und Söhne vertreten, welche ihre Transporte selbständig verzollten. Von den 61 Transporten, die Peter Goldschlacher 1493—1503 ausführte, brachte er 46

---

Am 3.9.1494 wurde Claus Cornelis mit 2 andern Fuhrleuten u.a. beauftragt, 32 Fässer (tonneaux) Heringe von Antwerpen nach Köln zu transportieren; am 9.1.1495 verzollte Kurnelle in Luzern 27 Lagel Bückinge.

<sup>93</sup> HEKTOR AMMANN, *Der Verkehr über den Paß von Jougne nach dem Zollregister von 1462. Mélanges offerts à Paul-E. Martin*, Mémoires et documents ... de Genève 40 (1961) 231 und 233ff. Betr. den regelmäßigen Fuhrdienst einer Firma in Mecheln zwischen Genua und Brügge um 1445 vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 550; 2, 161.

selber an den Zoll, sein Knecht 15<sup>94</sup>. Guidino Breni begleitete von seinen mindestens 52 Transporten deren 41 selber, Protasio de Busti von mindestens 35 deren 24.

Wenn man an die Mühsale denkt, die eine Reise über den Gotthard damals mit sich brachte, so sind hinter diesen Zahlen bemerkenswerte Leistungen verborgen. Staunenswert ist etwa Goldschlachers Aktivität im Jahre 1496/97, als seine Durchreise in Luzern nicht weniger als elfmal registriert wurde. Auch Wudin (Breni) und andere erschienen oft in relativ kurzer Zeit mehrmals in Luzern, so daß anzunehmen ist, daß sie ihre Güter am Bestimmungsort ablieferten, neue in Empfang nahmen und fast ungesäumt wieder aufbrachen. Bei einem solchen Betrieb blieb natürlich für den Einkauf und den Verkauf nicht viel Zeit übrig. Daraus ergibt sich zwangsläufig, daß sie beidseits der Alpen in den Handelszentren ihre Gesellschafter, Faktoren oder Knechte haben mußten und daß die Kaufleute, die in Luzern anzutreffen waren und hier als solche angesehen wurden, innerhalb solcher Gemeinschaften die Rolle des Spediteurs übernahmen. Dabei konnte es sich um große Handelsfirmen handeln, wie das wahrscheinlich bei den de Busti der Fall war, oder um reine Speditionsunternehmen, wie es vermutlich Peter Goldschlacher betrieb<sup>95</sup>.

Wir haben hier also immer noch den Typus des Kaufmanns oder Spediteurs vor uns, der seine Transporte selber begleitete oder durch Angestellte oder Verwandte begleiten ließ. Erst einige Jahrzehnte später, um 1530, erschienen in Luzern dann nach und nach die großen italienischen Speditionshäuser der de Insula (Rossi) aus Genua, der Caldrini, Ravalasca und vor allem der d'Annoni aus Mailand, welche zwischen Italien und den Niederlanden ihre Faktoren verteilten, die für die Zwischentransporte besorgt waren.

<sup>94</sup> Goldschlacher bezahlte als einziger die Zollgebühren immer sofort, so daß wir seine Tätigkeit am besten erfassen können. Bei allen andern Großen des Gotthardtransits kamen ab 1497 immer wieder periodische Abrechnungen vor, so daß die Zahl ihrer Transporte nicht genau ermittelt werden kann.

<sup>95</sup> In den Zollrödeln ist über Speditionsaufträge nicht viel zu ermitteln. Goldschlacher brachte im November 1499 zusammen mit einem eigenen größeren Transport 1½ Saum Gut, die dem Profas gehörten. Der Niederwässerer Hans Feer besorgte von Luzern aus selbständig größere Reistransporte im Auftrag der Irmi.

Aber noch um 1500 war der Transportunternehmer selber unterwegs<sup>96</sup>.

Neben allen diesen Handelsleuten erschienen nur einmal solche, die offensichtlich in anderer Eigenschaft reisten. Es ist bekannt<sup>97</sup>, daß nach der Heirat Bianca Sforzas mit König Maximilian der Mailänder Herzog beschloß, mit dem Hof seines königlichen Schwagers eine *Postverbindung* über den Gotthard herzustellen. Ein Befehl zur Errichtung einer Relaisstation am Monte Ceneri erging am 20. Juni 1494 an den Capitaneo von Lugano. Und nun beobachten wir, daß Ende Juni oder anfangs Juli, jedenfalls nach dem 27. Juni 1494, in Luzern «Lamparter, so zum Rõmschen kúng woltent», zwei Saum Gut zu verzollen hatten.

Es stellt sich nun die Frage, ob dieser Luzerner Eintrag mit der kaum erst in Szene gesetzten Postverbindung etwas zu tun hatte. Wenn das der Fall war, so würde das heißen, daß neben der Stafettenpost für den Brieftransport noch eine entsprechend langsamere andere Verbindungsmöglichkeit für Güter bestand. Es ist auffallend, daß der Zentnerzoller so genau Bescheid über ihr Vorhaben wußte. Und in der Folge dürften noch weitere solcher Sendungen über den Gotthard gekommen sein, auch wenn die Postlinie in der Regel über den Brenner nach Innsbruck führte. Denn es scheint, daß die Existenz einer solchen dynastischen Verbindung ziemlich allgemein bekannt war: als 1499 Solothurner Kriegsknechte Komasken beraubten, waren sie der Meinung, daß die beschlagnahmten Güter — golddurchwirkte Seidenstoffe — «dem Rõmschen kúng in sin frõwen zimber zûgehõren»<sup>98</sup>.

Wir gehen nun dazu über, die *einzelnen Kaufleute* und Spediteure etwas näher zu betrachten. Zusammen mit dem oben über die Niederländer Ausgeführten erhalten wir so einige Angaben, um den weiteren Einzugsbereich des St. Gotthards wenigstens in Umrissen zu erkennen.

Wir haben bereits ermittelt, welch hervorragenden Anteil die

---

<sup>96</sup> Ich glaube, daß es sich hier um eine Entwicklung handelt, die sich innert einigen Jahrzehnten im Zusammenhang mit dem Aufschwung Antwerpens vollzog. BERGIER 195f.

<sup>97</sup> Boll. Stor. 5 (1883) 79f. SCHULTE, *Handel* 1, 503f.

<sup>98</sup> Solothurn an Luzern, 24.3.1499. Urk. 248/3970.

Italiener am Gotthardverkehr hatten. Aber gerade über sie liefern uns die Zentnerzollrödel die ungenauesten Angaben. Oft kannte sie der Zentnerzoller nicht, wenn sie nicht regelmäßig kamen; dann schrieb er einfach: «Ein wäl hat bracht ...» Ihre nähere Herkunft nannte er fast nie. Nur im März 1494 verzollte ein «Forrand» von Mailand drei Saum, am 4. März 1499 «ein wäl von Meiland usher» sechs Saum Tuch und im Herbst 1501 «ein wäl von Meilandt» dreieinhalb Saum Gut. Von fast allen Italienern kannten der Zentnerzoller und wohl die Luzerner überhaupt nur den Vornamen, den sie ihrem Dialekt anpaßten und damit oft stark entstellten.

Die Leute, denen wir nun nachgehen, gehören mit wenigen Ausnahmen nicht zu jenen, die in der Literatur besonders hervortreten. So wissen wir von Guidino Breni, den die Luzerner Quellen abwechselnd Wudin, Quidin oder Udin nennen, fast nichts. Wäre er nicht 1490 zusammen mit zwei andern, uns aus den Zollrödeln gut bekannten *Mailändern* auf dem Rhein gefangen genommen worden, würden wir vielleicht nicht einmal seinen richtigen Namen kennen<sup>99</sup>. Dabei gehörte er im Jahrzehnt von 1493—1503 mit gesamthaft 1352½ Saum und 52 nachweisbaren Transporten mit seiner Leistung zu den drei aktivsten Unternehmern. Im August 1496 führte er vor dem Luzerner Rat einen Prozeß gegen Uli Müller aus der Gegend von Mellingen, dem er vor längerer Zeit einen Saum Reis verkauft hatte. Bei dieser Gelegenheit vernehmen wir, daß Guidino Breni auch den Markt zu Varese zu besuchen pflegte und nicht abgeneigt war, sich am eidgenössischen Pferdeexport nach der Lombardei zu beteiligen<sup>100</sup>. Ferner war es sein Knecht, der mit andern während des Schwabenkrieges auf dem Wege nach Basel in Olten den Solothurnern in die Hände fiel<sup>101</sup>. Dieser war am 9. März 1499 von Süden her kommend in Luzern durchgereist und hatte 14 Saum Gut verzollt. Wudin selber war am Tage vorher bereits mit 50 Saum Gut und 37 Lagel Bückingen von Norden her angekommen. Seinem großen, nicht zu übersehenden Transport war also nichts zugestoßen. Ein letztes Mal begegnet uns Guidin im Mai

<sup>99</sup> S. oben Anm. 74.

<sup>100</sup> RP 8, 37v—38r. 22.8.1496: «Quidin und Uly Muller.»

<sup>101</sup> Luzerner Tagsatzung an Solothurn, 15.3.1499. S. oben Anm. 71: «Quidin, der kouffman von Meiland.»

1508. Damals führte ihn der Luzerner Chronist Diebold Schilling als Gewährsmann für Nachrichten über Vorgänge in Mailand an<sup>102</sup>.

Wie Wudin, so gehörte auch Profas oder Protasio de Busti aus Mailand zu den bedeutendsten Benützern der Gotthardstraße. Er gehörte einer Mailänder Kaufmannsfamilie an, von der bereits im 15. Jahrhundert ein Ambrosio Bürger in Köln war<sup>103</sup>. Früher benützte Profas die Bündnerpässe und wechselte vielleicht erst auf die Gotthardstraße hinüber, nachdem ihm 1482 die Churer acht Tuchballen aus Flandern beschlagnahmt hatten, welche er im Auftrag eines Genuesen von Brügge nach Italien transportierte<sup>104</sup>. Offensichtlich weil er die Verhältnisse am Nordfuß der Alpen gut kannte, spannte ihn Lodovico Moro, der Herzog von Mailand, im Sommer 1495 in seine politischen Agitationen in der Innerschweiz ein. Der Luzerner Schultheiß Ludwig Seiler, der sich in früheren Jahren selbst aktiv am Gotthardstransit beteiligt hatte, ließ dem Herzog durch Vermittlung Protasio de Bustis Freundschaftsbeteuerungen überbringen<sup>105</sup>. Und im August bemühte sich Profas vergeblich um mailändischer Werbungen in Luzern<sup>106</sup>. Sein enges Verhältnis zum Mailänder Herzog, der ja durch den Verrat von Navarra in französische Hände fiel, war vielleicht mit ein Grund, der ihn bewog, im März 1501 das Luzerner Bürgerrecht anzunehmen<sup>107</sup>. Zollvergünstigungen erwarb er sich damit in Luzern keine. Aber es erscheint nicht unangebracht zu erwägen, ob dieses Bürgerrecht nicht etwa schon in Beziehung zu bringen sei mit der Bewerbung um Vergünstigungen beim Transitzoll in Basel, auf welche man sich 1510 berief. Wir erfahren da, daß Prophas de Busto, ebenso wie Peter Goldschlacher und Paulus de Villa Nova, bereits im Besitze

---

<sup>102</sup> SCHILLING 178. Statt «Giudin» ist «Guidin» zu lesen.

<sup>103</sup> SCHULTE, *Handel* 1, 554.

<sup>104</sup> SCHULTE, *Handel* 1, 384. JULES FINOT, *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la République de Gênes au moyen âge*, Paris 1906, 197f.

<sup>105</sup> Lodovico Moro an L. Seiler, Mailand, 6.6.1495. Druck: HAAS im Gfr. 89 (1934) 154.

<sup>106</sup> Die Berichte des Protasio de Busti verwertete GAGLIARDI I, 20\*, 34\*, 64\*.

<sup>107</sup> Bürgerbuch 2, cod. 3665, 6r: Zu Mittfasten 1501 wird «Provas, der kouffman von Meiland» aufgenommen.



solcher Abmachungen war, die man nun weiteren Kaufleuten aus Como und Torno zukommen ließ<sup>108</sup>. Dieses Vorgehen de Bustis ist um so eher denkbar, als offenbar 1511 Dionysius de Sala aus Torno, Bürger zu Luzern, genau den gleichen Weg einschlug<sup>109</sup>. Profas scheint in der Folge, wie aus den Luzerner Zollrödeln eben noch zu ersehen ist, seinen Gotthardtransit gesteigert zu haben. Und da taucht sein Name 1510 auch in Antwerpen auf (Provose de Busto), und zwar nicht nur in Gesellschaft von zwei Genuesen, worunter Peter Goldschlacher, sondern auch in der eines Dominicus de Busto, Bürgers und Kaufmanns zu Antwerpen, der ohne Zweifel ein naher Verwandter war<sup>110</sup>. Es dürfte daraus auch hervorgehen, daß die Warenvermittlung zwischen Genua und den Niederlanden nach wie vor einen Teil seiner Tätigkeit ausmachte. Er blieb jedoch in Mailand domiziliert, wo er 1504 und 1507 nachweisbar in Geschäftsbeziehung mit der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft stand<sup>111</sup>. Für diese spedierte er außerdem 1507 10—12 Pfund Silber sowie Damast von Mailand aus an die Frankfurter Fastenmesse<sup>112</sup>. Die Selbstverständlichkeit, mit der Profas mit diesem Transport betraut wurde, dürfte darauf hindeuten, daß für ihn Expeditionen im Auftrag der Großen Gesellschaft nichts außergewöhnliches waren.

---

<sup>108</sup> SCHULTE, *Handel* 2, 204f. Die ersten Weiterverleihungen der Vergünstigungen erfolgten «ungefährlich» um Pfingsten 1510 (sofern dieses Datum stimmt). Demnach ist die l.c. Anm. 1 genannte Notiz als zusätzlicher Beschluß des Basler Rates zu einem in dieser Sache bereits früher gefaßten zu verstehen, da die Notiz auf den 3.2.1511 (Montag nach Purificationis) datiert ist. Staatsarchiv Basel, Kaufhausakten A2, 23r.

<sup>109</sup> SCHULTE, *Handel* 2, 205. Am 26.2.1511 nahm Luzern «Nisium von Turnus» als Bürger an: Bürgerbuch 2, cod. 3665, 8v. Am 13.7.1511 erhielt Dionysius von Thurnus, Bürger zu Luzern, in Basel die Zollvergünstigungen: Staatsarchiv Basel l.c. 31v. Am 16.7.1520 gelangte Peter de Sala, Bruder des genannten Dionysius, Bürger zu Luzern, in den Genuß derselben Vergünstigung: Ebenda.

<sup>110</sup> DOEHAERD 3 Nr. 3640.

<sup>111</sup> Laut Bericht aus Mailand schuldete er ihr am 5.7.1504 1818 lb und im August 1507 2 fl.rh. SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft* 3, 279, 324.

<sup>112</sup> l.c. 309. Mailänder Bericht vom 23.2.1507: «Dorch Provasz de Busty wyl ich üch an 10 in 12 lb silber noch für dise mesz senden und ain tayl tamast, so fertig werden, das wirt ales das sin, ich üch für disz mesz von hina senden wirde.»

Aus einer Mailänder Familie, deren Angehörige im 15. Jahrhundert gelegentlich diplomatische Missionen in der Eidgenossenschaft ausführten, stammten Jörg und Bernhardin Morosini<sup>113</sup>. Jörg brachte nur im Herbst 1493 zwei Transporte nach Luzern, nachher erschien nur noch Bernhard<sup>114</sup>, der im August 1497 zum letzten Mal Luzern passierte. Ihre Haupttätigkeit umfaßte, wie aus den Rödeln hervorgeht, vor allem den Tuchhandel. Von ihren 23 nachweisbaren Transporten bestanden deren mindestens 13 aus «Tuch», welche sie vermutlich alle aus Italien mitbrachten, zweimal verzollte Bernhard zudem Reis und einmal Wollballen. Sie scheinen regelmäßige Besucher deutscher Messen gewesen zu sein, war doch niemand wie sie fast pünktlich alle Jahre gegen Ende August in Luzern, von wo sie den Weg nach Zurzach und nach Frankfurt genommen haben dürften. Offenbar waren sie Kaufleute und nicht Spediteure. Ihre einzelnen Transporte waren selten groß und umfaßten gewöhnlich einige Saum Tuch oder sonstige Güter, die sie etwa von Norden zurückbrachten. Eine Sendung wie die 80 Saum Reis vom Februar 1496 bedeutete eine Ausnahme. Ferner war es wohl dieser Bernardino Morosini, der, ebenso wie Protasio de Busti, im Sommer 1495 in mailändischem Auftrag die Urschweiz bereiste, um für das Kapitulat mit Mailand zu werben<sup>115</sup>, während ein Giovanni Morosini als mailändischer Gesandter lange in Luzern residierte.

Ein großer Teil der Güter, die den Gotthard überquerten, haben Mailand auf dem Weg nach Norden nur passiert. Da sowohl im letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts wie in den ersten des beginnenden 16. die Seeschifffahrt zwischen *Genua* und den niederländischen Häfen von Brügge und Antwerpen fast völlig darniederlag, wickelte sich der hauptsächlichste Gütertausch auf dem

---

<sup>113</sup> Vgl. *Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz* 5, 108, wonach es gleichzeitig zwei Bernardinos gegeben haben soll, von denen der eine dem Luganeser, der andere dem älteren Mailänder Zweig angehörte. *Boll. Stor.* 7 (1885) 171f.

<sup>114</sup> Einen unvollständigen Auszug aus den Rödeln des Zentnerzollers publizierte THEODOR VON LIEBENAU im *Boll. Stor.* 14 (1892) 5. Nicht ganz zutreffend ausgewertet bei SCHULTE, *Handel* 1, 458.

<sup>115</sup> GAGLIARDI I, 64\*, 238\*.

Landwege ab<sup>116</sup>. Welche Rolle dabei der Gotthard zu spielen hatte, ergibt sich schon daraus, daß die Kaufleute von Genua Ende August 1490 von der eidgenössischen Tagsatzung in Luzern die Zusicherung des Geleites erbat und erhielten<sup>117</sup>. Besonders aber wird die Bedeutung des Passes durch die Stellung illustriert, die Peter Goldschlacher einnahm. Unter den Benützern der Gotthardstraße stand er, was sowohl die Zahl als auch den Umfang der Transporte betrifft, weit an der Spitze. Er fällt in den Zollrödeln nicht nur durch seine außerordentliche Aktivität auf — innerhalb von zehn Jahren verzollte er in Luzern fast genau 2000 Saum —, sondern auch durch die regelmäßige und prompte Erledigung seiner Zollgebühren. Weder er noch sein Knecht mußten je mit dem Zentnerzoller wegen Schulden abrechnen, wie das bei allen seinen Konkurrenten ab und zu vorkam. Von der Art seiner Güter wissen wir aus den Zollrödeln nicht viel. Gelegentlich brachte er vom Gotthard her Reis und aus dem Norden Bückinge. Wie Protasio de Busti erhielt er nach 1501 in Basel etwelche Zollerleichterungen. Er wird auch jener Goltschlacher gewesen sein, der 1502 mit vielen andern Gläubigern zusammen einen Nürnberger Kaufmann quittierte, mit dem er über die

---

<sup>116</sup> DOMENICO GIOFFRÈ, *Il commercio d'importazione Genovese alla luce dei registri del dazio (1495—1537)*. *Studi in onore di A. Fanfani*, Bd. 5, Mailand 1962, 124—129 (le Fiandre). Gioffrè nimmt hier an, daß der ganze Warenaustausch mit Flandern, Brabant und England auf dem Landwege sich allein über die Lyoner Messen, d.h. über die Westalpen (Mont Cenis) abgespielt habe. Er zieht den Verkehr über die Zentralalpen nicht in Erwägung. Früher ging er nicht so weit: GIOFFRÈ, *Génes* 69ff. — Daß sich der Verkehr zwischen Genua und den Niederlanden um die Mitte des 15. Jahrhunderts hauptsächlich auf dem Landweg vollzogen habe, bezweifelt HEERS 430, besonders 452ff. Nach ihm sollen 1500 Saum — die Verkehrsspitze in Jougne im 14. Jahrhundert — 4500 genuesischen Kantaren entsprochen haben, was etwa einen Viertel der Ladekapazität eines einzigen genuesischen Schiffes ausmachte.

<sup>117</sup> Lucernische Abschiede B, 311v: Jeder Bote weiß, «dz man den köfflütten von Jenöw mit ir köffmanschafft ein geleitt und fürdernis geben hätt und dz man sy mit dem zoll bescheidenlichen haltten well; und dz geleitt ist inen gegeben bitz uff ein absagen und wann man inen dz geleitt absagt, so sollen sy und ir gütt denocht sicherheitt und geleitt haben bitz an ir gewarsami. Dz sol jeder bott inmässen heinbringen und dar an sin, damit dz geleitt an inen gehalten und nit zerbrochen werd». Vgl. EA 3/1, 360.

Frankfurter Messen in Kontakt gekommen sein dürfte<sup>118</sup>. Ferner erwähnte ein Bericht an die Große Handelsgesellschaft aus Antwerpen vom 25. Januar 1507, daß man täglich die Ankunft Petter Goldschlachers oder seines Conduto von Genua erwarte, welcher viel Kamelot und Samt mitbringe<sup>119</sup>. Es war ohne Zweifel ebenfalls einer seiner Transporte, den Dietrich von Hallwil um Pfingsten 1508 herum in Rheinfeldern aufhielt<sup>120</sup>. Im Jahre 1510 endlich vernehmen wir, daß Peter Goußlager von Genua in Antwerpen mit dem dortigen Bürger und Kaufmann Thielman von Walen verassoziiert war, während Jan Jacobo de Pagano von Genua ihr Faktor war<sup>121</sup>.

Auch der Handel der mittelitalienischen Seidenstadt *Lucca* war auf die Niederlande ausgerichtet, weniger auf Deutschland<sup>122</sup>. Wie aus den Luzerner Zollrödeln hervorgeht, kam am 8. Januar 1497 Niclaus von Lúck mit 21 Saum Gut und 20 Lagel Bückinge von Norden her an. Zwei Jahre später, am 19. Februar 1499, reiste er in der Gegenrichtung durch und fiel in Liestal den Solothurnern in die Hände. Das Schreiben der Tagsatzung in Luzern an Solothurn nennt ihn «Nicola, den kouffman von der statt Luca», wodurch das «von Lúck» eindeutig als Herkunftsbezeichnung belegt ist<sup>123</sup>. Ein Niclave, der 1501 und 1502 je einmal vorkommt, war vielleicht mit ihm identisch.

Eigenartigerweise fehlt in den Zollrödeln jeder Hinweis auf Kaufleute aus Como. Da sie nicht hervortraten, dürften sie in der Regel die Bündnerpässe bevorzugt haben. Es dürfte jedenfalls bezeichnend sein, daß nur während des Schwabenkrieges Komasker auftauchten. Solothurner hatten im März unter anderen auch «3 Lumpart von Kûm ussz der statt koufflút» gefangen genommen, worauf Bartlomeo de Barlasco und seine Mitgesellen bei der Tag-

<sup>118</sup> PEYER I Nr. 808.

<sup>119</sup> SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft* 3, 443.

<sup>120</sup> S. oben Anm. 75. Aus den Quellen geht hervor, daß ein Kaufmann aus Genua niedergelegt wurde, der die Güter etlicher anderer genuesischer Kaufleute führte.

<sup>121</sup> S. oben Anm. 110.

<sup>122</sup> Vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 597f.

<sup>123</sup> Schreiben vom 13.3.1499 s. oben Anm. 71. «Niclaus von Bucka» (! Lesefehler beim Abschreiben durch die Kanzlei) passierte Luzern am 19.2. nordwärts mit 10 Saum Gut.

satzung vorstellig wurden und sich zudem Paulus de Dorff von Como, Bürger von St. Gallen, in Solothurn für sie verwendete<sup>124</sup>. Das Erscheinen des Paulus de Dorff fällt deshalb besonders auf, weil von ihm bekannt ist, daß er seine Handelstätigkeit im Bodenseeraum ausübte, somit an der Gotthardstraße nicht primär interessiert war<sup>125</sup>. Es scheint also, daß die Komasken während der Kriegszeit lediglich über den Gotthard auszuweichen versuchten.

Eine ähnliche Rolle wie die Mailänder südlich der Alpen spielten die *Basler* auf der Nordseite. Diese waren aber noch ausgeprägter als jene Vermittler fremder Güter, da in Basel eine eigene nennenswerte Exportindustrie fehlte. Ob man sie deshalb einfach als Spediteure bezeichnen darf, erscheint fraglich. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es sich, nach der Art ihrer Tätigkeit zu urteilen, größtenteils um eigene, selbstfinanzierte Unternehmungen handelte.

Daß an der Spitze der Basler die Irmi figurieren würden, war wohl zu erwarten. Mit einem jährlichen Durchschnitt von 106 Saum standen sie bei der Durchfuhr aber erst an vierter Stelle und erreichten nur wenig mehr als die Hälfte des Volumens von Peter Goldschlacher. Sie waren aber bereits seit Generationen am Gotthardverkehr beteiligt und genossen als Familiaren des herzoglichen Hauses im Mailändischen Zollvergünstigungen<sup>126</sup>. 1483 bestanden

---

<sup>124</sup> S. oben Anm. 71.

<sup>125</sup> Über Paulus Dervius oder de Dorff vgl. PEYER I, 389ff., 396 und Bd. 2, Register.

<sup>126</sup> Über die Irmi vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 565f. und FERD. HOLZACH, *Das Geschlecht der Irmy. Basler Biographien*, Bd. 1, Basel 1900, 37—57. Hans (II) Irmi erscheint in Luzern erstmals 1462: «Item 7½β dem alten schriber umb schenckwin Hans Ireme.» Umgeldrechnung 1462/II, 13r. Eglolf Etterlin, der 1452 als Stadtschreiber resigniert hatte, war (in 2. Ehe) wie H. Irmi mit einer Stutzenberg verheiratet: Gfr. 4 (1847) 239, KOELNER, *Schlüsselzunft* 233f. E. Etterlin hatte 1437 sein Gut in Gemeinschaft mit Klaus Stutzenberg: RP 5A, 114v. Bereits um Ostern 1435 war Klaus Stutzenberg von Basel Luzerner Bürger geworden, wohnte aber weiterhin in Basel: RP 4, 376v. Klaus' Tätigkeit wurde offenbar 1453 von seinem Sohn Erhart Stützenberg weitergeführt: SCHULTE, *Handel* 1, 567 (Bürger von Brügge?) und KOELNER, *Safranzunft* 498. Von ihm übernahmen die Irmi das Geschäft, welche 1464 in Mailand zu Familiaren ernannt wurden.



ihre Transporte nach einem Bericht des Luzerners Ludwig Seiler<sup>127</sup> aus englischen und deutschen Tuchen, Lederwaren und Waffen. In den Luzerner Zollrödeln sind sie von 1493—1496 nicht nachzuweisen. Andere, wie der Luzerner Jost Sündli<sup>128</sup>, der im Juli 1498 mit dem Zentnerzoller über Schulden «von Baltisser Irmis wegen» verhandelte, mögen für sie Speditionen besorgt haben. Am 18. November 1496 brachte als erster «Irmis sun» 46 Saum Reis, am 1. Februar 1497 folgte «Urmis knecht» mit 47 Saum Reis und am 13. Mai 1497 Balthasar Irmi selber, ebenfalls aus Italien kommend, mit 3 Saum Gut. Balthasar Irmi<sup>129</sup> erschien nun häufiger, ebenso sein Sohn Hans<sup>130</sup>, daneben 1502/03 «Yrmissz schwäger von Basel» mit 105 Saum Reis<sup>131</sup>. Aloys Schulte stellte fest, daß es Balthasar Irmi gewesen sei, der mit der Ausfuhr von italienischem Reis sehr kräftig begonnen habe<sup>132</sup>. Allerdings scheinen es nun nicht diese Basler gewesen zu sein, die den Reistransit über den Gotthard zuerst in Schwung brachten, wie wir noch sehen werden. Aber der Anteil des Reises an ihren Transporten erreichte um 1500 fast drei Viertel ihrer gesamten Leistung. Nach den Luzerner Zollrödeln verzollten sie 1496—1503:

Reis	547	Saum oder	73,4 %
Gut	198½	Saum oder	26,6 %
Total	745½	Saum	100 %

<sup>127</sup> An Bartholomeo Chalco in Mailand: HAAS im Gfr. 89 (1934) 144. Seiler verlangte immer wieder erfolglos die gleichen Vergünstigungen von Mailand, welche schon die Irmi besaßen.

<sup>128</sup> S. unten Anm. 160. Über die im Juli 1499 in Luzern zurückgehaltenen Güter vgl. unten Anm. 167.

<sup>129</sup> KOELNER, *Schlüsselzunft* 258.

<sup>130</sup> l.c. 282f. Im Zollrodel von 1504/05 wurde er auch «junckher Jerme» und «junckher Hans Jerman» «von Basel» genannt. Ein Geschlecht Jermann oder Germann ist um 1500 in Basel nicht nachzuweisen.

<sup>131</sup> Wohl nicht Felix Keller von Zürich, der Schwager von Balthasar (SCHULTE, *Handel* 2, 59), sondern eher Heinrich David, Balthasars Tochtermann.

<sup>132</sup> SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft* 1, 252. Dort ist keine Quelle angegeben, doch stützte sich Schulte zweifellos über das Boll. Stor. 14 (1892) 5 indirekt auf die Luzerner Zollrödel. Vgl. auch BRAUDEL 63.

Da im gleichen Zeitraum insgesamt 951 Saum Reis in Luzern durchgeführt wurden, betrug ihr Anteil mit 57,5% mehr als die Hälfte. Damit tritt uns hier deutlich die starke Ausrichtung einer Firma auf den Handel mit einem damals modernen Massengut entgegen.

Eine ähnliche Konzentration auf den Transport eines Gutes treffen wir wiederum bei einer andern Basler Firma an, den von Kilchen. Martin von Kilch<sup>133</sup> passierte Luzern 1493 und 1496—1497, Jakob von Kilch hingegen von 1494—1503<sup>134</sup>. Ihre Spezialität war die Vermittlung von Wollballen nach Italien, welche sie vielleicht zeitweise selber in «Engelandt» in Gemeinschaft mit andern Baslern einkaufen<sup>135</sup>. Sonst jedenfalls versorgten sie sich in Antwerpen. Denn unter dem 27. November 1505 vernehmen wir dort von einem Handel zwischen einem Engländer und Hans Edlin, der sich als Vertreter des Jacop van Kercke, Kaufmann von Basel, bezeichnete<sup>136</sup>. In Luzern verzollten sie 1493—1503 insgesamt 23 Transporte mit 461 Saum Gütern. Davon waren nun aber 314 Saum oder 68,1% Wollballen. Von diesem Gut passierten innerhalb dieses Jahrzehnts total 500 Saum, so daß sie mit einem Anteil von 62,8% in dieser Sparte führend waren. Daneben brachten sie gelegentlich Güter von Italien nordwärts, darunter auch einen Transport Reis, oder in der Gegenrichtung Bückinge.

Auch andere Basler sind relativ häufig anzutreffen. Im April 1495 fuhr Walther von Leiden<sup>137</sup> mit 8 Saum Gut südwärts, im Winter 1502/03 nochmals mit 6 Saum Bückingen. 1496 verzollte Hans Bär, der Beziehungen zu Antwerpen hatte<sup>138</sup>, lediglich einen Saum, und Frantz von Basel, der am 2. Oktober 1504 30½ Saum

---

<sup>133</sup> Dieser scheint in der Basler Literatur nicht bekannt zu sein.

<sup>134</sup> Er ist nicht identisch mit dem 1501 verstorbenen Jakob von Kilch, sondern eher mit dem vor 1519 verstorbenen Jakob, Vater des Kaufmanns Jakob von Kilch. Vgl. KOELNER, *Schlüsselzunft* 270, 301. *Basler Chroniken* Bd. 4, Leipzig 1890, 404f. († 1503?).

<sup>135</sup> *Basler Chroniken* 4, 405.

<sup>136</sup> DOEHAERD 2, Nr. 1385.

<sup>137</sup> KOELNER, *Safranzunft* 619.

<sup>138</sup> KOELNER, *Schlüsselzunft* 256. H. Beer, Kaufmann von Basel, kaufte am 27.1.1501 in Antwerpen eine Rente: DOEHAERD 3 Nr. 3268. Er war 1493 Gemeinder der Zscheckenpürlin: *Basler Biographien* 1, 61.

Gut brachte, dürfte sein Sohn Franz Bär<sup>139</sup> gewesen sein. Im Oktober 1500 führte ein Riecher<sup>140</sup> von Basel 16 Saum Reis weg, die er vom Luzerner Hans Marti übernommen hatte. Und endlich war wohl auch Rosenblatt, der im Herbst 1504 zweimal wenige Saum Reis verzollte, ein Basler<sup>141</sup>. Alles in allem waren die Basler nördlich der Alpen am aktivsten am Gotthardverkehr beteiligt.

Aus dem *Elsaß* stammte der Schultheiß von Sulzmatt, der sporadisch Reis nach Norden führte, und dies in erheblichen Mengen, wie etwa am 9. Mai 1496, als er 65 Saum verzollte. In der entgegengesetzten Richtung können wir ihn in den Aufzeichnungen des Zentnerzollers nicht verfolgen. Seine Haupttätigkeit könnte die Vermittlung von Elsässer Weinen bis nach Luzern und vielleicht sogar weiter bergwärts gewesen sein<sup>142</sup>. Vom Fuhrmann aus *Speyer*, der 1499 anscheinend einen Transport für Jakob von Kilch ausgeführt hatte und für die Rückfahrt einige Saum Reis, vielleicht auf eigene Rechnung, erworben hatte, war bereits die Rede<sup>143</sup>. Von der andern Seite des Oberrheins brachte am 13. November 1495 «ein von Freiburg uss Brisgôw» 5 Saum Gut an den Zoll.

Die *Ostschweiz* und der Bodenseeraum gehörten zum Einzugsgebiet der Bündnerpässe. Trotzdem erwähnen die Luzerner Zollrödel ab und zu Leute aus jenen Gegenden. Im Mai 1497 passierten zwei Saum Reis und im Frühjahr darauf ein halber Saum Tuch Richtung Schaffhausen<sup>144</sup>. Jakob von Zürich<sup>145</sup> verzollte am 9. Januar 1494 30 Saum Reis und «ein von Zürich» führte im Januar 1500

---

<sup>139</sup> KOELNER, *Schlüsselzunft* 282. 1511 prozedierte Engelhart von Zürich für sich und Franz Ber von Basel vor dem Luzerner Rat gegen Sebold Grübel wegen Schulden: RP 10, 92v. Zur Verwandtschaft Bär-Engelhart s. *Basler Biographien* 1, 65.

<sup>140</sup> Klaus Riecher? Vgl. EA 3/2, 100, 133, 137 (1501).

<sup>141</sup> KOELNER, *Safranzunft* 607.

<sup>142</sup> Für 1491/92 rechnete der Landvogt von Willisau u.a. 20 lb hlr ab, die er vom Schultheißen von Sulzmatt eingenommen hatte. Cod. 6860, 287.

<sup>143</sup> S. oben Anm. 91.

<sup>144</sup> Zum (zeitweise) regen, durch den Salzhandel bedingten Verkehr zwischen Schaffhausen und Luzern und der Luzerner Landschaft vgl. AMMANN, *Schaffhausen* 77, 114ff., 210f.

<sup>145</sup> Gegen diesen prozedierte im Januar 1509 vor dem Luzerner Rat Peter Zimmermann wegen Schulden. Zimmermann hatte seinen Sohn nach Mailand gesandt, um die Summe einzuziehen. RP 10, 6r.

2 Saum Reis weg, die er anscheinend in Luzern erworben hatte. Besonders auffällig ist es, daß im Jahre 1502/03 zweimal einer von *Lindau* den Weg nach Süden über Luzern einschlug. Das eine Mal brachte er 24 Saum Bücklinge, das andere Mal 25 Saum Wolle, was ansehnliche Transporte darstellte.

Häufiger waren *Berner*<sup>146</sup> in Luzern anzutreffen. Bei den beiden Bernbietern, die am 9. November 1495 und anfangs Januar 1501 je 2 Saum Reis wegführten, wird es sich wohl um Aargauer gehandelt haben. Am 9. November 1493 erschien Antoni von Bern mit 6 Saum Gut, am 4. Februar 1496 «Bartlome Meyen vetter»<sup>147</sup> mit einem Saum Tuch. Ein weiterer «wal von Bern» und ein «frömbder man von Bern» verzollten am 5. November 1498 und am 22. April 1505 je sechs Saum Reis. Es scheint, daß die durchreisenden Berner stets aus dem Süden ankamen. Das gleiche stellen wir auch, soweit die Ankunftsrichtung angegeben ist, bei Jakob Sunnentag fest. Dieser gehörte einer Berner Familie italienischen Ursprungs an, die mit den May und den Panian in geschäftlicher Beziehung gestanden haben soll<sup>148</sup>. Alljährlich sah man Jakob Sunnentag oder seinen Vetter ein- bis dreimal in Luzern durchreisen. Er führte immer nur einige wenige Saum Waren mit sich, so etwa am 23. Oktober 1493 1½ Saum Wachs, im Mai 1494 zwei Saum Wetzsteine und Schaufeln, genau zwei Jahre später zwei Saum Reis und nochmals im Mai 1505 drei Saum Wetzsteine. Regelmäßig erschien er im Mai oder im Oktober und besuchte offenbar die einheimischen Märkte und Messen, so sicher 1495 die Messe in Zurzach<sup>149</sup>. Es könnte sein, daß die Ber-

---

<sup>146</sup> Zum Handel Berns mit Oberitalien vgl. HEKTOR AMMANN, *Freiburg und Bern und die Genfer Messen*, Diss. phil. Zürich, Langensalza 1921, 78f. EMIL AUDETAT, *Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter*, Diss. phil. Bern, Langensalza 1921, 88ff.

<sup>147</sup> Die May von Bern sollen in der Regel die Bündner- oder Walliserpässe benutzt haben. AUDETAT l.c. 102.

<sup>148</sup> Vgl. A. VON MAY, *Bartholomaeus May und seine Familie*. Berner Taschenbuch 1874, 6. Über die Sunnentag, übrigens damals ein weitverbreitetes Geschlecht, ist wenig bekannt. LEU, *Helvetisches Lexikon* Bd. 17, Zürich 1769, 366, bringt eine kurze Notiz. In Luzern wurde ca. 1468 «Jacob Sunnentag, der walch» Bürger. Bürgerbuch I, gedruckt im Gfr. 75 (1920) 85. Dieser war 1472 Ausbürger: Steuerbuch 1389—1489, cod. 5115, 222r.

<sup>149</sup> EA 3/1, 481.

ner einheimische Produkte wie Vieh und Käse etwa über die Grimsel nach Italien ausführten und dann für den Heimweg die Gotthardstraße wählten.

*Freiburg im Üchtland* errang sich im Spätmittelalter durch seine Tuchmacherei, die zur eigentlichen Industrie entwickelt wurde, einen bedeutenden Ruf. Die zur Färbung der Tücher nötigen Farbstoffe mußte man jedoch von weit herschaffen, so den Waid, einen blauen Farbstoff, aus der Lombardei<sup>150</sup>. Nun verzollte in Luzern im April 1495 ein Italiener drei Saum Farbe und nicht viel später, am 30. Juni, nochmals zwei Italiener ungefähr neun Saum. Bei diesem zweiten Farbtransport vermerkte nun der Zentnerzoller ausdrücklich: «gehört gen Friburg». Da es bekannt ist, daß die Italiener diese Waren oft selbst nach Freiburg brachten, dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß wir es hier mit bedeutenden Transporten zu tun haben, die über den Gotthard den Weg nach Freiburg im Üchtland nahmen. Ob diese Route die normale war, ist allerdings eine andere Frage.

Eine bemerkenswerte Vermittlerstellung im Reishandel zwischen der Lombardei und dem Nordfuß der Alpen hatten im 16. Jahrhundert die Bewohner der tessinischen Landvogteien, besonders die *Liviner*, inne. Diese Tätigkeit läßt sich schon gegen Ende des 15. Jahrhunderts nachweisen. Am 13. August 1494 verzollte Peter zur Wittwen von Oerientz (Airolo) 30 Saum Reis, die man merkwürdigerweise unterwegs in Ursern gewogen hatte<sup>151</sup>. Er führte offenbar Ochsen, die er teilweise im Urserntal gesömmert haben dürfte<sup>152</sup>, auf die lombardischen Märkte und legte den Erlös in Reis

---

<sup>150</sup> HEKTOR AMMANN, *Freiburg als Wirtschaftsplatz im Mittelalter. Fribourg-Freiburg 1157—1481*, Fribourg 1957, 206. — Der Waid scheint gewöhnlich per Sack (Pro sacco de gueydaz) über Savoyen und die Genfer (oder Lyoner?) Messen bezogen worden zu sein. JEAN-FRANÇOIS BERGIER, *Péages du XV<sup>e</sup> siècle au pays de Vaud. Festschrift für H. Ammann*, Wiesbaden 1965, 293f.

<sup>151</sup> EDUARD WYMANN, *Die Rechnungen des Tales Ursern vom Jahre 1491—1501*. Gfr. 89 (1934) 263: Rechnung 1493/94: Ausgabe für Zehrung, «alsz man dz risz desz Petter der Wittwan hat gewaget».

<sup>152</sup> l.c. 265: Die Rechnung für 1494/95 verzeichnet eine Einnahme «von Peter der Witwen wegen von den ochsen, die hie gesumeret sint». — Auf ihn scheint sich auch ein Schreiben des französischen Gubernators von Como an



an. Dasselbe tat anscheinend auch Töngi im Pyas (im Pivas) von Airolo, der am 20. Januar 1495 42½ Saum und am 14. Dezember desselben Jahres 18 Saum Reis nach Luzern brachte. Auch die etwa auftauchenden *Urner* führten regelmäßig Reis mit, so am 18. März 1499, also mitten im Schwabenkrieg, «ein von Ury» vier Saum. Ein Wolfent von Uri erschien von 1501 an alljährlich einmal mit 10 bis 15 Saum Reis, daneben aber auch mit sonstigem Gut aus dem Süden und mit Bückingen aus dem Norden.

Wie überall an wichtigen Verkehrsstraßen, so stiegen auch einzelne *Luzerner* über die Güterfuhr zu selbständiger Speditions- und Handelstätigkeit auf. Eng damit verbunden war hier der mächtige Zug der Ausfuhr von Vieh und Käse nach Italien<sup>153</sup>, der den Alpenbewohnern die nötigen Mittel freimachte, um südliche Produkte über den Berg zurückzubringen, sei es für den Hausgebrauch, sei es zu Handelszwecken.

Einen typischen Fall des eben genannten Aufstieges bildete in Luzern die Familie Feer, die in den Zollrödeln mit Hans Feer<sup>154</sup> vertreten ist. Er besaß ein Niederwässerfahrrecht und betrieb somit die Güterbeförderung auf der Reuß von Luzern nach Basel. Im Jahre 1502/03 führte er große Reistransporte der Irmi durch. Gleichzeitig verzollte er selber auf eigene Rechnung zwei weitere Reissendungen, die zusammen 66 Saum umfaßten.

Der Schwiegervater Hans Feers war Jost Sündli<sup>155</sup>. Er war 1493—1499 nicht nur der bedeutendste Luzerner, der sich am Gotthardtransit beteiligte, sondern nach Peter Goldschlacher der regste überhaupt. Sündli stammte wahrscheinlich aus Schwyz oder Uri, ist in Luzern 1476 erstmals nachweisbar<sup>156</sup>, betätigte sich

---

die Tagsatzung in Luzern vom 31.12.1500 zu beziehen, worin mitgeteilt wurde, daß Petermann von Oriels für seine Beraubung entschädigt worden sei. Akten Mailand, Polizeiwesen.

<sup>153</sup> Zum Luzerner Italienhandel bis gegen 1490 vgl. OSKAR ALIG, *Luzerner Handelsbeziehungen zu Italien im Mittelalter*. Gfr. 94 (1939) 37—75.

<sup>154</sup> EDUARD A. FEER, *Die Familie Feer in Luzern und im Aargau*, Bd. 2, Aarau 1964, 83f.

<sup>155</sup> Die einzigen Angaben über ihn bei FEER l.c. Er war, soweit das festzustellen ist, nicht Metzger. Dies dürfte eine Verwechslung mit seinem Bruder Dietrich sein.

<sup>156</sup> RP 5A, 375v. Die Einbürgerung ist nicht bekannt.

hier als Krämer<sup>157</sup> und siedelte 1499 nach Altdorf über, wo er im Jahre 1500 das Urner Landrecht erwarb und dem Tuchhandel oblag<sup>158</sup>. Wie weit Jost Sündli etwa auf eigene Rechnung intensive Gütervermittlung über den Gotthard betreiben konnte, ist schwer auszumachen. Es ist jedenfalls fraglich, ob er bei einem Vermögen von 500 Gulden, welches er 1487 versteuerte<sup>159</sup>, imstande war, die von ihm ausgeführten großen Transporte allein zu finanzieren. Finanzkräftigere Leute wie Ludwig Seiler (†1499) könnten hinter ihm gestanden haben. In ziemlich enger Beziehung scheint er vor allem mit Balthasar Irmi von Basel gewesen zu sein. Als im Jahre 1490 die Stadt Luzern für den St.-Galler-Zug Geld benötigte, sandte man Sündli zu Irmi, welcher daraufhin 250 Gulden lieh<sup>160</sup>. Im Sommer 1498 verhandelte er mit dem Zentnerzoller über Schulden des Baslers, die zum mindesten 115 Saum Güter ausmachten. Die Vermutung liegt also nahe, ihn auch als Spediteur der Basler Firma zu betrachten, und dies um so mehr, als bis 1496 in den Zollrödeln kein Vertreter der Irmi erscheint. Für eine Zusammenarbeit mit diesen oder dann wenigstens für eine ähnliche Tätigkeit spricht es auch, daß bei seinen Durchfuhren der Reis ebenfalls vorherrschte: von den 205 Saum des Jahres 1493/94 waren 141½ Reis, zwei Jahre später von 140 Saum gar deren 136, im Zwischenjahr 1494/95 hingegen von 222 Saum nur deren 42. Zwar führte er gelegentlich auch Wollballen und anderes Gut nach Süden, doch überwog bei ihm der Transport italienischer Güter nach Norden bei weitem. Nun muß allerdings angenommen werden, daß bei ihm der Export einheimischer Produkte nach Süden, den ja der Zentnerzoll nicht erfaßte, eine gewisse Rolle gespielt haben dürfte. Vielleicht führte er auch Salz südwärts, das er im Zürcher Kaufhaus eingekauft haben könnte<sup>161</sup>. Nach dem Auftauchen der Irmi ging Sündlis Transit-

<sup>157</sup> Nach den Umgeldrechnungen lieferte er der Stadt: Schenkwein (1482/I, 14v), Ratsbücher (1484/II, 18v), Schwefel (1485/II, 15v). Einmal erhielt er auch den Lohn für einen Lauf nach Genf (1480/II, 19r).

<sup>158</sup> WYMANN l.c. im Gfr. 89 (1934) 276. Vgl. auch die Personalakten Sündli.

<sup>159</sup> Cod. 5115, 494.

<sup>160</sup> Umgeldrechnung 1490/I, 18r. Urk. 245/3876: Reisrodel von 1490, 7v, 18v.

<sup>161</sup> QZWG 2 Nr. 1599.

volumen eher zurück und bald hörte er mit dem Transportgeschäft ganz auf. Waren seine früheren Auftraggeber zu Konkurrenten geworden? Es mag sein, doch gab es noch andere Schwierigkeiten. Als Familiaren waren die Irmi bei den mailändischen Reisausfuhrverboten im Vorteil. Dagegen bekam Jost Sündli deren Folgen offensichtlich zu spüren, so daß er den Luzerner Rat zu Hilfe rufen mußte. Sein Empfehlungsschreiben wurde aber am 10. Dezember 1497 vom Mailänder Herzog abschlägig beantwortet<sup>162</sup>. Im Luzerner Zollrodel ist für das Jahr 1498/99 kein einzelner Transport Sündlis mehr eingetragen. Im Sommer 1499 rechnete er mit dem Zentnerzoller zum letzten Mal ab. Dann zog er sich zurück.

Neben der Tätigkeit Jost Sündlis war der Anteil der Luzerner am Fernverkehr über den Gotthard nicht groß. Es hat sich ja auch vor- und nachher immer nur um einzelne unternehmende Gestalten gehandelt, die sich in großem Stil in den Transit einschalteten. Die andern Luzerner, die auswärtige Handelsbeziehungen unterhielten, beschafften wohl zumeist Tuche, Metalle, Spezereien usw. für den einheimischen Bedarf, wie das etwa der Zentnerzoller selber im März und April 1494 in Frankfurt getan haben dürfte<sup>163</sup>. So wird auch der Krämer und Kleinrat Hans Marti, wie später sein Sohn Jakob, in erheblichem Umfang Vieh nach Oberitalien getrieben haben. Jedenfalls brachte er neben andern Gütern<sup>164</sup> verschiedentlich

---

<sup>162</sup> Ludovicus Maria Sfortia, dux Mediolani, an Schultheiß und Rat in Luzern: «...Reddidit nobis litteras vestras Jodocus Sundli, civis vester, intelleximusque quid (!) per nos ei concedi optabatis circa extractionem risii... Nam cum presens annus longe minus quam alii fertilis fuerit, ita ut vereamur ne ad alendos populos nostros satis annone futurum sit, non possumus in presencia quicquam ex rebus ad victum necessariis alio abduci permittere; decrevimus autem, ut brevi tocuis dominii nostri annona describatur, quod omnino per totum februarii mensem factum erit, que si tanta esse invenietur, ut et nostrorum usui sufficere possit et aliquid alio extrahi posse paciatur, libenti animo tunc vobis gratificabimus.» Formelbuch M 118 fol., 133v, Zentralbibliothek Luzern, Handschriftenabteilung der Bürgerbibliothek. Diese Abschrift von Stadtschreiber Ludwig Feer befindet sich mitten unter der Korrespondenz Luzerns mit Mailand wegen der Unterschlagung von Silberzoll durch die Große Handelsgesellschaft.

<sup>163</sup> «Da ich zû Franckfurt was», heißt es im Zollrodel, zog Hans Marti den Zoll ein.

<sup>164</sup> Am 1.12.1501 antwortete der Gubernator von Como auf ein Luzerner

Reis zurück, den er offenbar in der Regel in Luzern an Fremde weiterverkaufte. So übernahm von ihm im Spätherbst 1500 Rieher von Basel 15 Saum und 1504 Hans Irmi eine nicht näher bestimmbare Menge dieses Produktes. 1505 schuldete er den Zoll für weitere 30 Saum. In ähnlichem Rahmen könnte sich auch die Tätigkeit Heini Hamerers<sup>165</sup> bewegt haben, der allerdings nur einmal, im Juli 1495, zwei Saum Reis verzollte.

Um Viehhändler und Krämer handelte es sich wahrscheinlich auch bei den beiden Vertretern der Luzerner Landschaft, die wiederum Reis aus Italien nordwärts transportierten. Ein Kalchtaler, der mit dem *Willisauer* Schultheißen Hans Wirz identisch sein dürfte, brachte im Frühjahr 1505 zweimal je fünf Saum. Aus *Sursee* stammte Wagenmann, der mit seinem Gesellen zusammen erschien. Dieser verzollte 1502/03 ebenfalls zwei Reistransporte, die 18 und 30 Saum umfaßten.

Damit wäre der Kreis derer, die nach dem Zollrödel von Luzern am Gotthardtransit beteiligt waren, geschlossen. Es ist festzuhalten, daß Güterverkehr fast ausschließlich zur Straße Basel—Mailand gehörte. Diese Städte waren die Knotenpunkte, wo sich der Verkehr teilte, sei es nach Frankfurt, Köln, den Niederlanden, sei es nach Genua und auch Lucca. Nur ein geringer Teil des Güterstromes verteilte sich im nördlichen Alpenvorland bis zum Rhein zwischen Freiburg im Üchtland und dem Bodensee. Der Transit über den Gotthard, der Luzern passierte, diente somit vor allem andern dem kontinentalen Fernverkehr.

\*

Die Angaben über die Art der *Waren*, die in beiden Richtungen durchgeführt wurden, sind in den Luzerner Zollrödeln nicht übermäßig reichlich (Tabelle 8). Für den Zentnerzoller selber bestand nur insofern ein Anlaß, Warengattungen zu unterscheiden, als diese nach dem Tarif eine abweichende Gebührenerhebung verlangten, die er durch die nähere Bezeichnung der Waren begründen mußte.

---

Schreiben betreffend «ein söm gütz, so Hansen Martin in Sant Jacobstal verfallen sy, darinnen ier begerent, solichen söm gütz thün sūchen». Er höre aber, «der sōmer sy us dem Rynwald, der im das gūtt hatt sōllen fertigen». Akten Mailand, Schuldsachen. Vgl. auch EA 3/2, 156, 174.

<sup>165</sup> Vgl. QZWG 2 Nr. 1457 (nach cod. 6865, 616f.).

Tabelle 8. Die Waren

(in Anzahl Saum)

	Reis	Wolle	Bückinge	Tuch	Wetzsteine	Farbe	Wachs	Eisen	Baumwolle	Zucker	Verschiedenes
1493/94	309½	36	43	19½	1	-	1½	-	6	1	2 Schaufeln, Wetzsteine
1494/95	235½	95	43½	23	-	12	-	12	-	-	-
1495/96	377	36	65½	22½	-	-	-	-	-	-	-
1496/97	155	167	62	1	-	-	-	-	-	-	-
1497/98	36	64	18	2½	-	-	-	-	-	-	101 Reis, Wolle, Bückinge
1498/99	168	3	43½	11	-	-	-	-	-	-	-
1499/1500	54½	25	30	-	-	-	-	-	-	-	-
1500/01	151	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-
1501/02	117½	-	24	2½	31	-	-	-	-	-	-
1502/03	269	74	38	-	-	-	-	-	-	-	-
1504/05	340½	-	16	-	3	-	-	-	-	-	3 Paternoster- ringli 15 Reis, Gut, Paternoster- ringli 2½ Paternoster- ringli, Reis, Tuch



Dürfen wir somit für Reis, Wollballen und Bückinge einigermaßen vollständige Zahlen erwarten, so trifft dies für alle übrigen Güter nicht zu. Diese fielen unter die Tarifposition des Zentnergutes. Wenn er solches Gut zuweilen doch näher bezeichnete, so deshalb, weil ein zu verzollender Transport nur aus einer einzigen Warenart bestanden zu haben scheint. Eigenartig ist es, daß solche Transporte fast immer aus dem Süden kamen.

So ergibt sich bereits aus den Zollrödeln der Hinweis, daß nicht unerhebliche Mengen *Tuch* Luzern passierten. Die reinen Tuchtransporte<sup>166</sup> kamen, soweit die Ankunftsrichtungen angegeben sind, durchwegs aus Italien. Es ist auffallend, wie etwa die beiden Morosini immer wieder mit Tuch in Luzern durchreisten, aber immer nur mit relativ kleinen Mengen von höchstens sechs bis neun Saum. Solche Transporte repräsentierten trotz des geringen Umfangs oft einen ungleich höheren Wert als umfangreichere andere Güter. Wenn Bernhardin Morosini 1496 zwischenhinein statt der üblichen Tuche 80 Saum Reis verzollte, so zeigt das jedenfalls, daß sie mit ihren Mitteln imstande waren, auch Massengüter in großen Quantitäten zu erwerben. Genauere Angaben über die Tuchsorten erhalten wir keine. Um solche zu erlangen, muß man schon auf Korrespondenzen zurückgreifen, die es gab, wenn irgendwo Schwierigkeiten auftraten.

Einen guten Einblick — auch in das, was unter «güt» etwa verstanden sein konnte — gewähren uns so die Basler Balthasar Irmi und Heinrich David, denen die Luzerner 1499 neben 43 Saum Reis auch 2 Saum Gut aufgehalten hatten. Einer dieser Säume bestand ausschließlich aus «Lampersch gewanndt», also lombardischen Tuchen. Die zwei Ballen des andern Saumes enthielten gefärbtes Baumwollgarn, Waid, zwei Krebse und Rücken, also Panzer, sechs kleine Haupthauben, Gefäße mit eingemachten Früchten, etliche Birrette und nochmals ein halbes lombardisches Tuch<sup>167</sup>.

---

<sup>166</sup> Die in unsern Quellen genannten Stoffe entsprechen der Zusammenstellung aufgrund der Zolltarife der österreichischen Vorlande bei OTTO STOLZ, *Die Verkehrsverbindung des obern Rhein- und Donaugebietes um die Mitte des 16. Jahrhunderts*. ZGOR N.F. 38 (1923) 86.

<sup>167</sup> Staatsarchiv Basel, Missiven A 21, 7r: 2 Ballen «mit geferwet bomwollen garn und weid blümen, zwen kreps und rúckly und 6 cleyh houpt-

Was für Stoffe sonst gewöhnlich über den Gotthard kamen, war bei den Eidgenossen ziemlich allgemein bekannt. Es ist bezeichnend, daß die Solothurner 1499, als sie die Comasken niederlegten, vermuteten, deren Gut enthalte «sidine und guldine stuck»<sup>168</sup>. Das war eine Anspielung auf das wertvollste mailändische Exportprodukt, nämlich silber- und golddurchwirkte Seidenstoffe. Und als Dietrich von Hallwil 1508, da man «alwâgen zû pfinden gan Zurzach und Franckfurt fart», das Gut «ettlicher koufflûten von Jennow» niederwarf, schätzte man nach Diebold Schilling dessen Wert auf über 40000 Gulden. Man nahm wiederum an, es bestehe aus «guldinen stuck, sammat» und anderm. Nach Angaben der Genuesen selber handelte es sich um 16 Pack Samt (capsie sexdecim velutorum), die mehreren genuesischen Kaufleuten gehörten<sup>169</sup>. Ein anderer Transport Peter Goldschlachers, den man 1507 in Antwerpen erwartete, setzte sich vorzugsweise aus genuesischem Samt und orientalischem Kamelot zusammen<sup>170</sup>. Im gleichen Jahre führte Protasio de Busti für die Große Handelsgesellschaft neben Silber auch Damast von Mailand aus an die Frankfurter Fastenmessen<sup>171</sup>. Aus Norden müssen englische und niederländische Tuche in erheblichen Mengen nach Italien spedit worden sein, die jenen Sorten entsprachen, die die Genuesen vor ihrer Verbannung auch über Lyon vermittelten<sup>172</sup>, ferner, wenn auch sicher in geringerem Umfang, rheinische Tuche.

Für die teuren Stoffe verwendete der Zentnerzoller den Tarifansatz für *Zentnergut*. Dieser Begriff umfaßte, wie wir z.T. bereits gesehen haben, noch eine ganze Skala weiterer Kaufmannsgüter, in die uns die Zollrödel allerdings nur wenig Einblick gewähren<sup>173</sup>. Aus

---

thuply», ferner «schkattellen mit confect, ettlich pirret und ½ Lampersch tûch». Am Gut waren teilweise auch Hans Irmi und seine Freunde beteiligt. Vgl. auch KOELNER, *Schlüsselzunft* 256 und PETER OCHS, *Geschichte der Stadt und Landschaft Basel*, Bd. 4, Basel 1819, 618f.

<sup>168</sup> Solothurn an Luzern s. oben Anm. 71.

<sup>169</sup> S. oben Anm. 75.

<sup>170</sup> SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft* 3, 443.

<sup>171</sup> l.c. 3, 309.

<sup>172</sup> Vgl. GIOFFRÈ, *Gênes* 73ff.

<sup>173</sup> Über den Warenzug von Norden nach Süden, über den die benutzten Quellen wenig aussagen, vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 692ff. und SCHNYDER 164ff.

dem Süden kamen im Frühjahr 1495 zwei Sendungen von Farben («farw»), ohne Zweifel Waid, von denen die eine ausdrücklich nach Freiburg (im Üchtland) bestimmt war. Ebenfalls aus dem Süden werden die kleineren Mengen Wachs, Baumwolle, Wetzsteine, Schaufeln und Paternosterringli hertransportiert worden sein. Aus welcher Richtung die zwölf Saum Eisen ankamen, die Guidino Breni am 27. Juli 1495 verzollte, ist nicht zu ermitteln. Hingegen stammten wahrscheinlich die zwei Faß Zucker, die im ersten Eintrag der Zollrödel genannt sind und Protasio de Busti gehörten, aus dem Norden, da sie in Gesellschaft einer Wollballe aufgezählt sind.

Annähernd vollständig können wir die Durchfuhr von *Bückingen* erfassen, geräucherten Meerfischen, die von Köln herkamen und als Fastenspeise dienten. Da auch die Heringe der gleichen Zollgebühr unterworfen waren, ist es möglich, daß der Zentnerzoller unter der Bezeichnung Bückinge alle nordischen Meerfische zusammenfaßte. Jeden Winter passierten mehrere Tonnen Luzern, hauptsächlich in den Monaten Dezember und Januar und nur ausnahmsweise schon im November oder erst im Februar oder März. Durchschnittlich sind pro Winter etwa drei Bückingsendungen festzustellen. Die Fische waren in Lageln verpackt, einer Art Fässer, die sich bei der Beförderung durch Saumrosse als Seitenlasten eigneten.

Wie die Bückinge, so waren auch die englischen *Wollballen*, welche für Italien bestimmt waren, seit langem als eines der wichtigsten Güter auf der Gotthardstraße anzutreffen<sup>174</sup>. Im 14. und 15. Jahrhundert bildeten sie, wie das in Jougne festzustellen ist<sup>175</sup>, den Hauptbestandteil des kontinentalen Warenaustausches. Schon im ältesten bekannten Zolltarif für Luzern, in jenem der Herren von Hallwil von ca. 1341, stand die «wulle ballen» an erster Stelle<sup>176</sup>. Als die Stadt Luzern selber begann, den Transitzoll zu erheben,

---

<sup>174</sup> HEERS 408 und 542 behauptet, englische Wolle habe höchstens in Ausnahmefällen die Alpen überquert und Mailand erreicht. Das könnte vielleicht um die Mitte des 15. Jahrhunderts zutreffen, da damals in Jougne der Wolltransit bereits aufgehört hatte und der Verkehr über den Gotthard offenbar darniederlag.

<sup>175</sup> CHOMEL/EBERSOLT 61f.

<sup>176</sup> SCHNYDER 195.

verlangte sie von einer Balle einen halben Gulden, mußte aber (vor 1391?) diesen Ansatz bedeutend reduzieren, um die Kaufleute nicht von der Gotthardstraße zu vertreiben<sup>177</sup>. 1420 unterschieden die Luzerner, wie sie nach Basel schrieben, aufgrund ihrer Erfahrungen zwischen Ballen zu vier und solchen zu zwei Zentnern, für die 6 und 3 alte Plappart Zoll zu entrichten waren<sup>178</sup>. Wollballen waren in Luzern ein so gewöhnliches Transitgut, daß man keine nähere Bezeichnung über ihre Herkunft findet, und galten, weil sie vorherrschten, als das Kaufmannsgut schlechthin. Als 1471 nachdrücklich angeordnet wurde, daß alle Baumaterialien von den Arkaden Unter den Häusern zu entfernen seien, geschah dies, weil dieser geschützte Platz seit jeher «allein den kouffluten, die ir wullseck und anders ir güt daselbs ablegen söllend», zur Verfügung zu halten war<sup>179</sup>. Noch um 1500 waren die Wollballen, ähnlich wie in Basel<sup>180</sup>, mit 6ß 8 hlr von allen Transitgütern am höchsten besteuert.

Die Größe der jährlichen Durchfuhr, soweit wir sie von 1493 an verfolgen können, schwankte sehr stark, ja die Wolle blieb nach dem Schwabenkrieg zeitweise sogar ganz aus. Jährlich wurden zwischen dreißig und hundert Saum verzollt und nur im Jahre 1496/97 wurde eine Spitze von 167 Saum erreicht. Von der gesamten Durchfuhr im Jahrzehnt von 1493—1503 machten die 500 Saum Wolle nicht ganz sechs Prozent aus. Ein solcher Prozentsatz drückt nun allerdings nicht mehr ein Vorherrschen der Wollballen aus, wie wir es eben festgestellt haben. Die Bedeutung des Wolltransits war also

---

<sup>177</sup> Luzern an Basel, 23.12.1420. Kopie von Staatsarchivar Theodor von Liebenau in Urk. 883/18157 nach dem Original im Staatsarchiv Basel, Politisches A2: «Und ist war, das vor ziten wir von einer wullballen zoll namen ein halben guldin. Da kament nach dem mal etlich koufflüt mit erbrer bette an uns, inen den zoll ze minrende, dz wir von bett wegen, umb daz die koufflüt zu uns furen und die stras geübet wurde, taten und namen von einer ballen 6 alt plaphart und haben bisher die genomen, dz uns dunket, wir halten si ze mal damit früntlichen.» Vgl. oben Anm. 19.

<sup>178</sup> Mitteilung ebenda. Beschluß vom 21.12.1420: RP 1, 295v. Abschrift im Eidbuch 1477, cod. 1550, 49r. Druck: HERMANN VON LIEBENAU, *Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthards-Passes*. Archiv für Schweizergeschichte 18 (1873) 119. SEGESSER 2, 299.

<sup>179</sup> RP 5A, 316v. Ähnliche Formulierung vgl. oben Anm. 37.

<sup>180</sup> Vgl. die Erörterungen SAXERS 86f. über den hohen Zoll auf flämische Wolle.

stark zurückgegangen<sup>181</sup> und sank nach 1500 noch mehr ab. So ist es erklärlich, daß man die Wollballen im Zentner- und Pfundzolltarif von ca. 1533 nicht mehr erwähnte.

Der Abnahme der Wollballen entsprach zeitlich eine Zunahme des *Reises*. Der Reisanbau ist im Gebiet des Herzogstums Mailand erst 1475 nachzuweisen<sup>182</sup>, als er dort bereits seit einigen Jahren angepflanzt worden war. Eine Ausfuhr größeren Stils über den Gotthard läßt sich in Luzerner Quellen bereits drei Jahre später feststellen. Der Mailänder Damian de Rophinis, welcher kurz vorher Luzerner Bürger geworden war<sup>183</sup>, brachte im Sommer 1478 «vil soum rises» nach Luzern, die er hier entweder «samentkoufs» veräußerte oder durchführte, jedoch nicht verzollen wollte<sup>184</sup>. Es ist zu vermuten, daß er dieses neue Produkt schon seit einiger Zeit vertrieben hatte, ohne daß dafür ein Zoll erhoben worden wäre, wie ja z.B. die Urner den Zoll auf Reis erst viel später, etwa um 1540, einführten<sup>185</sup>. Nun geboten beide Räte am 24. Juli 1478, daß er in Zukunft für Reis ebenfalls den Pfundzoll, sofern er in Luzern verkaufte, oder dann den Transitzoll zu entrichten habe. Damals betrieben auch andere Kaufleute, die regelmäßig den Gotthard benutzten, bereits Handel mit Mailänder Reis. Wir können dies daraus ersehen, daß dem Luzer-

---

<sup>181</sup> Vgl. SCHULTE, *Handel* 1, 697f. HENRI PIRENNE, *Geschichte Belgiens*, Bd. 2, Gotha 1902, 486ff. HEERS 461ff. Der englische Wollexport verminderte sich im 15. Jahrhundert in dem Maße, als in England die eigene Tuchherstellung zunahm. Oberitalien bezog jetzt die Wolle aus Spanien. — 1456 luden in Southampton Wolle: Venezianische Galeere 548 Sack, florentinische Galeere 1020 Sack, genuesisches Schiff 900 Sack. HEERS 461. Ob es sich hier etwa um verstärkte Ausfuhr auf dem Seeweg handelt, ist nicht zu entscheiden, aber möglich. 1451 ging von Flandern aus keine Wolle mehr über die Berge: PIRENNE l.c. 488. Das dürfte dem oben festgestellten Tiefpunkt des Gotthardtransits in Luzern entsprechen. Vgl. Anm. 77, 174.

<sup>182</sup> GIUSEPPE NEGRI, *Le riz en Italie*, Thèse Fribourg, Mailand (1934), lf. SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft* 1, 252. BRAUDEL 59, 63, 449.

<sup>183</sup> Daman von Meiland. Bürgerbuch 1, gedruckt im Gfr. 75 (1920) 147. Der Grund waren Schwierigkeiten in Brügge, wo ihm Kaufmannsgüter beschlagnahmt worden waren, worüber sich ein Briefwechsel mit Lucca entspann. Cod. 1435/32, 11r—14r. 1474 prozedierte er in Luzern gegen den Comasken Laurin de Curtasella. RP 5A, 358r.

<sup>184</sup> RP 5A, 475v.

<sup>185</sup> EA 4/1 D, 250. Nach cod. 1270, 65r.



ner Ludwig Seiler während des Bellenzer Krieges von 1478/79 Reis weggenommen wurde<sup>186</sup>. Anderthalb Jahrzehnte später, beim Einsetzen der Zollrödel, war der Reis als Transitgut fest eingeführt und erreichte in einzelnen Jahren einen Anteil von über vierzig Prozent an der Durchfuhr.

Die Transitmenge hing in erster Linie vom Ertrag der Reisernte ab. In Mailand selber bestand offenbar lange Zeit keine spezielle Ausfuhrbeschränkung. Erst am 25. September 1494 dekretierte der Herzog, daß ohne besondere schriftliche Bewilligung (*licentia*) kein Reis ausgeführt werden dürfe. Hier, wie später immer wieder, begründete man diese Maßnahme damit, daß die Versorgung des Staates und der Stadt Mailand aufrecht erhalten werden müsse<sup>187</sup>. Der Herzog erneuerte dieses Dekret am 29. Januar 1496, weil, wie er feststellte, täglich sehr große Mengen Reis wegtransportiert würden, was leicht zur Preiserhöhungen auch bei andern Getreidearten führen könnte<sup>188</sup>. Nach den Luzerner Zollrödeln ging 1494/95 die Reisdurchfuhr tatsächlich etwas zurück. Im folgenden Jahr dagegen fand sogar der größte Reistransit des Jahrzehnts statt und erreichte 377 Saum oder ungefähr 75 Tonnen. In der kritischen Zeit verzollten in Luzern:

1496 Februar	2.	Jost Sündli	42 Saum,
	Februar 15.	Bernhardin Moresini	80 Saum,
	Februar 19.	Profas' Knecht	24 Saum,

also insgesamt 146 Saum, nachdem bereits im November und Dezember 1495 drei große Sendungen mit zusammen 115 Saum registriert worden waren. Die nächsten großen Transporte kamen erst im Mai wieder über den Gotthard. Wir sehen, daß die Exporte Richtung Gotthard mindestens einen gewissen Einfluß auf den Erlaß der Mailänder Ausfuhrbeschränkungen gehabt haben dürften. Einzelne Kaufleute dürften durch diese Beschneidung der freien Ausfuhr nicht unempfindlich getroffen worden sein. Der Luzerner

<sup>186</sup> Konzept der Rechnungen für 1478ff., cod. 7170/2, 11r. Dem L. Seiler wurden vom Seckelmeister 5 gl. verrechnet «von des risz wegen, so im im Bellentz krieg genomen wz.»

<sup>187</sup> Staatsarchiv Mailand, Registri Panigarola 23, 146v—147r.

<sup>188</sup> l.c. 281v—282r.

Jost Sündli verschaffte sich deshalb ein Empfehlungsschreiben des Rates, erhielt aber in Mailand trotzdem keine Erlaubnis, Reis einzukaufen<sup>189</sup>. Dies geschah im November/Dezember 1497, also in jenem Jahr, in dem der Reistransit auf ein Minimum hinunter sank. Denn gegen 1500 zu nahm die Durchfuhr merklich ab, wohl eher infolge der tatsächlichen Knappheit in Oberitalien als wegen der behördlichen Verbote, und zeigte erst im beginnenden 16. Jahrhundert wieder steigende Tendenz.

Wir haben gesehen, daß schon 1478 nicht geringe Mengen Reis nach Luzern geführt und da teilweise weiterverkauft worden sind. Und vor 1496 überließ Quidin einem Mellinger einen Saum und war bereit, dafür «zwey húpscher rossen» als Zahlung anzunehmen<sup>190</sup>. Nach den Zollrödeln scheinen Luzerner ihren Reis in der Regel hier verkauft zu haben. Berner und Zürcher und auch einmal einer von Baden führten verschiedentlich einige Saum Reis weg, den sie in Luzern erworben haben dürften. Es ergibt sich, daß die Stadt in einem gewiß nicht zu überschätzenden Maße Reishandelsplatz für kleinere Wiederverkäufer aus den benachbarten Kantonen und Gebieten war. Aber auch große Mengen, die von alpinen Vermittlern aus Uri und Luzern herantransportiert worden waren, wechselten hier gelegentlich den Besitzer.

Die Bedeutung des Reises als Massengut, welches um 1500 auf der Gotthardstraße bereits festzustellen ist, nahm im 16. Jahrhundert noch erheblich zu. Hundert Jahre später war, trotz des Niedergangs des Gotthardverkehrs, allein der Reistransit größer als der durchschnittliche Gesamttransit im ausgehenden 15. Jahrhundert.

\*

Versuchen wir nun, kurz zusammenzufassen und dann abschließend zu erwägen, welche Stellung der Gotthard im damaligen Alpen transit eingenommen haben dürfte.

Den Güterstrom in nördlicher und südlicher Richtung hielt ein schwaches halbes Dutzend Spediteure aus Mailand, Genua, Basel und auch Luzern in stetem Fluß. Zum kleineren Teil waren alpine Vermittler zwischen der Lombardei und dem Oberrhein tätig, zum

---

<sup>189</sup> S. oben Anm. 162.

<sup>190</sup> RP 8, 37v—38r.

größeren Teil jedoch Kaufleute und Spediteure, die den ganzen Kontinent vom Mittelmeer bis zum Ärmelkanal durchreisten. Im Sommer wie im Winter waren sie unterwegs und mußten sich den langsamen Transportmitteln anpassen. Jede ihrer mühseligen Reise setzte großes Durchhaltevermögen und einen starken Willen voraus. Freilich waren es für unsere Begriffe minimale Mengen, die sie beförderten, jährliche Mengen, die schon damals ein einziges Meeresschiff mit Leichtigkeit allein aufgenommen hätte. Aber im Fernverkehr zu Lande war es ja nicht das Quantum, welches den Ausschlag gab, sondern — abgesehen vielleicht vom Reis — der außerordentliche Wert einer Ware. Für diese bot der Landweg weniger Gefahren als der Seeweg<sup>191</sup>. Und es waren nur die wirklich hochwertigen Güter, die die unerhört großen Transportkosten (Zölle, Fuhrlohne usw.) auszuhalten vermochten.

Die Intensität des Transitverkehrs war von Jahr zu Jahr bedeutenden Schwankungen unterworfen und hing von Faktoren ab, auf die die Verhältnisse im engern Bereich des Passes und seiner Zufahrtswege wenig Einfluß zu nehmen vermochten. Ausgehend von Mailand und der Lombardei passierten hochwertige Gewebe, Waffen, Waid, Reis und andere mailändische und lombardische Exportgüter den Gotthard, welche teilweise sich bereits unmittelbar nördlich der Alpen zwischen Freiburg im Üechtland und dem Bodensee verteilten, zur Hauptsache jedoch nordwärts weitergeführt wurden und bis in die Niederlande gelangten. Produkte des Mittelmeerhandels und Luxusstoffe nahmen von Genua und Lucca aus den Weg nach Norden bis nach Frankfurt, Köln und Antwerpen (Brügge). Aus der Gegenrichtung kamen die englischen und niederländischen Tuchsorten, Wolle, Meerfische usw., die nach Oberitalien und darüber hinaus oft bis in den Orient gelangten.

Es ergab sich ziemlich eindeutig, daß der St. Gotthard auf den wichtigen Verkehrsstrang von Genua über Mailand, den Oberrhein, Köln oder Lothringen nach den Niederlanden ausgerichtet war.

---

<sup>191</sup> Gegen diese sonst fast allgemein verbreitete Ansicht wendet sich HEERS 450ff. (für die Mitte des 15. Jahrhunderts). Für die Überlegenheit des Landweges über den Seeweg aufgrund seiner Forschungen über das 16. Jahrhundert plädiert etwa BRULEZ, *Routes* 123ff. Vermutlich dürfte jeder für die von ihm speziell untersuchte Periode recht haben.

Aber es fehlte diesem Paß nördlich der Alpen ein breites Einzugsgebiet von der Art, wie es die führenden oberdeutschen Industrie- und Handelsstädte wie Nürnberg, Augsburg, St. Gallen darstellten. Für diese bildeten die Graubündner Pässe die kürzesten Verbindungen nach Mailand und Genua und der Brenner jene nach Venedig, womit diesen Pässen eine regelmäßige und rege Benützung gesichert war. Man muß da im Vorland des Gotthards über Frankfurt hinaus bis nach Köln und in die Niederlande, nach Flandern und Brabant, gehen, bis man auf ein Handels- und Industriegebiet von ähnlicher Ausstrahlungskraft stößt, welches in der Lage war, gegenüber Oberitalien ein Gegengewicht zu bilden und Verkehr anzuziehen<sup>192</sup>. Wie sehr der Gotthardverkehr von jenen fernen Zentren abhängig war, beweist einerseits die Bedeutung des Wolltransits im 14. und 15. Jahrhundert, anderseits der enorme Aufschwung des Transits im 16. Jahrhundert, der nach dem Fall Antwerpens brüsk absank. Die große Entfernung machte aber gerade die Niederlande zu einem eher unsicheren Kunden des Gotthardpasses, standen doch von dort aus gleichzeitig vielbefahrenere und offenbar besser organisierte Straßen über Köln—Frankfurt (oder Nürnberg)—Augsburg zu den östlichen Pässen zur Verfügung, welche den Verkehr ablenkten. Schon Frankfurt mit seinen wichtigen Messen war für die Zufuhr nicht unbedingt auf den Gotthard angewiesen, kamen doch die wichtigsten Messebesucher, die oberdeutschen Kaufleute, von Osten und Südosten hergereist. Auch im Westen zogen die Lyoner Messen,

---

<sup>192</sup> Das wichtige Wein- und Getreideexportgebiet des Elsasses dürfte für den Export über die Alpen höchstens ausnahmsweise in Frage kommen. Ähnliches gilt wohl von den billigen und mittelfeinen Tuchen des Elsasses und vielleicht des Mittelrheins. Vgl. AMMANN, *Schaffhausen* 195ff. Der Getreideexport über den Gotthard, der nach REINHOLD BOSCH, *Der Kornhandel der Nord-, Ost-, Innerschweiz und der ennetbirgischen Vogteien im 15. und 16. Jahrhundert*. Diss. Zürich, Zürich 1913, 94ff., scheinbar lebhaft war, dürfte wohl vor allem der Versorgung der nahegelegenen südlichen Gebirgstäler gedient haben und in normalen Erntejahren wegen des langen Transportweges mit dem oberitalienischen Getreide nicht konkurrenzfähig gewesen sein. Nach dem Wortlaut der Kapitulate mit Mailand lag das Interesse des Getreideeinkaufs auf seiten der Eidgenossen, die seit dem 16. Jahrhundert vor allem auch an der Versorgung der ennetbirgischen Vogteien interessiert waren. Vgl. auch BERGIER 20, Anm. 2.

später jene von Monluel und Chambéry in Savoyen, einen bedeutenden Teil des genuesisch-niederländischen Warenaustausches an und damit vom Gotthard ab, wie das aus der starken Steigerung des Transits in Luzern vom Jahre 1496/97 unzweideutig zu entnehmen ist. Dieser Verkehr wickelte sich über den Mont Cenis und den Kleinen St. Bernhard ab<sup>193</sup>, während die Walliser Pässe zu Ende des 15. Jahrhunderts und im 16. Jahrhundert praktisch keinen internationalen Verkehr kannten<sup>194</sup>.

Wir sehen, daß diese Konstellationen den Gotthard bedeutend benachteiligten, obwohl er eigentlich die kürzeste Verbindung zwischen dem Oberrhein und Oberitalien bot. Aber auch im engern Bereich der Zentralalpen war der Paß nicht konkurrenzlos. Er besaß bis ins 19. Jahrhundert hinein keine mit Wagen oder mit Karren befahrbare Straße. Der gesamte Güterverkehr mußte zwischen dem Vierwaldstättersee und der Magadinoebene mit Saumtieren bewältigt werden<sup>195</sup>. Demgegenüber besaß in Graubünden der Septimer — bezeichnenderweise seit dem Sempacherkrieg — eine durchgehend mit Wagen befahrbare Straße<sup>196</sup>. Neben dem ordentlichen Verkehr zwischen dem Bodenseeraum und Oberitalien waren die Bündnerpässe wohl mehr als nur Ausweichrouten, wenn es an der Gotthardstraße Schwierigkeiten gab. Denn es ist anzunehmen, daß stets mindestens ein Teil des Verkehrs zwischen Basel und Como/Mailand den Weg über den Bözberg—Zürich—Walensee—Chur nahm. Welcher Weg im Zweifelsfall im einzelnen zu wählen war, wurde

---

<sup>193</sup> GIOFFRÈ, *Génes* 69ff.

<sup>194</sup> ALAIN DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis 1500—1610. Wirtschaft und Politik*, Winterthur 1965, 8ff.

<sup>195</sup> BAUMANN 24.

<sup>196</sup> RUDOLF JENNY, *Graubündens Paßstraßen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses. Historisches Exposé...* <sup>2</sup>Chur 1965, 40. Die dort S. 44 genannten 40—50000 Colli für den Paßverkehr über den Splügen im 15. Jahrhundert sind ohne Zweifel weit übersetzt und beruhen auf einer eher unsicheren Quelle. Realistischer lautet ein Bericht aus Feldkirch von ca. 1549, als die Durchfahren allerdings einen Höhepunkt erreichten, wobei aber der Verkehr Richtung Walensee—Zürich bereits abgezweigt war. Es sollen von Italien her ca. 700 Sam (à 4 q) und nach Italien 1600 Sam jährlich passiert sein. STOLZ, *Zollwesen* 162 und STOLZ in ZGOR N.F. 38 (1923) 71.



letztlich erst in Basel auf der Nord- oder in Mailand auf der Südseite der Alpen entschieden. In normalen Zeiten dürften, wie wir gesehen haben, Kaufleute und Spediteure, welche regelmäßig über die Alpen reisten, ihre bevorzugten Pässe gehabt haben, deren Bedingungen sie kannten. Es ist doch auffallend, daß beispielsweise zwei Brüder Trit aus Como um 1510 in Chur saßen und in Basel Zollvergünstigungen erhielten<sup>197</sup>, und es stimmt mit der oben gemachten Feststellung überein, daß in der Regel die Comasken nicht den Gotthard benutzten. Und selbst Luzerner bedienten sich im 15. Jahrhundert gelegentlich der Bündnerpässe, um den Zoll in Bellinzona zu umgehen<sup>198</sup>. Zwar war schon damals, vermutlich wegen des regen, jedoch kaum erfaßbaren Personenverkehrs<sup>199</sup>, der Gotthard der Begriff für die normale lombardisch-oberrheinische Straßenverbindung. Doch scheint es, daß man beim Güterverkehr in diesen Begriff bis zu einem gewissen Grad auch die Bündnerpässe mit einbeziehen muß, insofern nämlich, als sie Verkehr aufnahmen, der nach gewöhnlichen Vorstellungen über den Gotthard hätte gehen sollen<sup>200</sup>. Es ist zu vermuten, daß die Höhe des Transitverkehrs in Chur nicht nur in späterer Zeit<sup>201</sup>, sondern in der Regel wohl schon immer etwas größer war, wenn man von einschneidenden Ereignissen wie den Bündner Wirren im 17. Jahrhundert absieht.

---

<sup>197</sup> SCHULTE, *Handel* 2, 204f.

<sup>198</sup> GIOVANNI BASERGA, *Relazioni commerciali di Como e Milano coi Cantoni Svizzeri durante l'epoca Viscontea e Sforzesca*. Periodico della Società storica della Provincia e antica Diocesi di Como 26 (1926) Nrn. 3, 6, 15.

<sup>199</sup> EMILIO MOTTA, *Personaggi celebri che varcarono il Gottardo nei tempi antichi e moderni*. Boll. Stor. 4 (1882) — 5 (1883). Derselbe, *Personaggi celebri attraverso il Gottardo*. l.c. 14 (1892) — 15 (1893). SCHULTE, *Handel* 1, 454f.

<sup>200</sup> Dies ist im Auge zu behalten bei Verkehrsberechnungen wie z.B. bei WILFRIED BRULEZ, *L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*. Annales (Economies, Sociétés, Civilisations) 14 (1959) 461—491.

<sup>201</sup> Der Verkehr hatte in Chur bereits um 1600 einen Höchststand erreicht. Vgl. STEPHAN BUĆ, *Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens: Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert*. Diss. Zürich, Chur 1917, 80. Eine ähnliche Höhe erreichte der Gotthard wohl erst im 18. Jahrhundert. Vgl. BAUMANN 197ff., der aber im Gegensatz zu Buć nicht nur reine Transitgüter, sondern auch Wein und Käse in erheblichen Mengen anführt.

Gotthard und Bündnerpässe zusammengenommen erreichten bei weitem nicht jene Verkehrshöhe, welche der Brenner jährlich zu verzeichnen hatte<sup>202</sup>. Er war mit 1372 m der niedrigste Paß des Alpenmassivs und besaß seit der Zeit der Römer eine mit Wagen befahrbare Straße. Er verband insbesondere Venedig, aber auch das übrige Oberitalien mit Süddeutschland und den Niederlanden. Otto Stolz<sup>203</sup> berechnete die Verkehrsdichte nach den Erträgen der Zollstätte am Lueg, welche unmittelbar am Brenner gelegen war, für die Zeit um 1500 auf ungefähr 30000 Saum oder 4500 Tonnen. Vergleichen wir damit die bescheidenen Zahlen, die wir für den internationalen Gotthardverkehr errechnet haben, und setzen wir für den nicht erfaßten, lokalen Verkehr ein Mehrfaches davon ein, so erreichen wir auch beim wohlwollendsten Rechnen nicht einen Fünftel dessen, was der Brenner bewältigt hat.

Andererseits vermochte der Gotthard ungleich besser als der Paß von Jougne im Waadtländer Jura, der im Mittelalter den Verkehr vom Großen St. Bernhard her nach den Messen der Champagne vermittelt hatte, seine Rolle als internationaler Verkehrsweg zu behaupten. Beide Pässe dürften im 14. Jahrhundert ihre mittelalterlichen Höchstfrequenzen erlebt haben und litten im 15. Jahrhundert unter dem Rückgang des Alpenverkehrs<sup>204</sup>. In Jougne ist für das 14. Jahrhundert ein jährlicher Transit von 1000—3000 Ballen nachzuweisen<sup>205</sup>. Mit einiger Vorsicht darf angenommen werden, daß diese Zahlen auch der ungefähren Größenordnung des gleichzeitigen

---

<sup>202</sup> Durch die Untersuchungen von SCHULTE, *Handel*, sind offenbar die Schweizerpässe gegenüber jenen des Tirols und Savoyens mehr in den Vordergrund geschoben worden, als ihnen tatsächlich zukommt, so daß es schwer hält, die richtigen Proportionen zu finden.

<sup>203</sup> STOLZ, *Zollwesen* 166; Quellen 224.

<sup>204</sup> In Thun war 1428 der Transit (über die Grimsel) nach Oberitalien gänzlich verschwunden. Vgl. *Der Schweiz. Geschichtsforscher* 7 (1828) 157. — 1425 ist in Luzern anläßlich der Untersuchung wegen des Schiffbruchs des Zurzacher Marktschiffs die Rede von «alt erber lüt, welhe synnent, dz vorziten me schiffen verfürd und undergangen sint». RP 4, 85v. Mehr Unfälle setzen doch wohl mehr Verkehr voraus. Vgl. auch oben Anm. 77, 174, 181.

<sup>205</sup> CHOMEL/EBERSOLT 96ff. — K. MEYER 353 berechnete im Zusammenhang mit der Verlegung des Zolls von Jougne nach Luzern 1299 die Transithöhe in Luzern zutreffend auf «einige tausend Ballen». — HEERS 452 setzt 2 Ballen = 1 Saum, was wohl zu wenig ist. S. oben Anm. 116.

Gotthardverkehrs entsprachen. Im Vergleich zum Brenner sind das aber immer noch bescheidene Größen, soll doch dieser um 1300 bereits 20000 Sam (3000 t) und 1410—1430 24000 Sam (3600 t) pro Jahr erfaßt haben<sup>206</sup>. In Jougne ging in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts die Aktivität der Italiener stetig zurück; um die Jahrhundertmitte beherrschte der Verkehr von und zu den Genfer Messen die Straße und um 1500 diente der Paß nur noch dem lokalen Gütertausch zwischen der Freigrafschaft Burgund und dem westschweizerischen Mittelland<sup>207</sup>.

Und der Seeweg? Die Seeverbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Ärmelkanal war um 1300 von den Genuesen hergestellt worden und hatte seither ständig an Bedeutung gewonnen. Sie war für die bis dahin ausschließlich benutzten Landverbindungen zu einer ernsthaften Konkurrenz geworden und hatte zugleich neue Möglichkeiten eröffnet. Doch kannte auch die Schifffahrt um die iberische Halbinsel herum ihre Höhen und Tiefen, die, so dürfen wir annehmen, auf den Landverkehr einen dämpfenden oder stimulierenden Einfluß haben konnten. Schwierigkeiten auf dem Seeweg drängten Güter auf den Landweg ab und umgekehrt. Solche Höhen und Tiefen konnten wir aufspüren: Als um 1455—1460 der Gotthardverkehr stagnierte und Jougne seinen Wolltransit verloren hatte, versorgten sich Schiffe aus dem Mittelmeer nachweisbar direkt in England: In Southampton nahmen genuesische, venezianische und florentinische Schiffe große Mengen Tuch und Wolle an Bord<sup>208</sup>. Um 1500 dagegen war die Seeverbindung zwischen Genua und Flandern unterbrochen<sup>209</sup>. Und in dieser Zeit hatte z.B. der Gotthardverkehr einen spürbaren Aufschwung zu verzeichnen. Es wäre aber zuviel gesagt, wollte man behaupten, daß der Güterverkehr einfach auf das Land verlegt worden wäre. Für schwere Massengüter wie den oberitalienischen Waid, der um die Mitte des 15. Jahrhunderts schiffsweise nach England exportiert wurde, war der Ferntransport über das ganze Festland einfach zu kostspielig. Was

---

<sup>206</sup> STOLZ, *Quellen* 224.

<sup>207</sup> CHOMEL/EBERSOLT 102 und oben Anm. 93.

<sup>208</sup> S. oben Anm. 181. HEERS 458: 1455/56 waren es 15—16000 Stück Tuch.

<sup>209</sup> S. oben Anm. 116.

für Mengen auf regelmäßig befahrenen Seewegen etwa transportiert wurden, können wir im Raum der Hanse an einem vielleicht etwas extremen Beispiel beobachten. Durch den Sund zwischen Ost- und Nordsee passierten von Danzig aus allein an Getreide 1490/92 über 8500 Lasten oder 17000 Tonnen und von 1562—1651 gar zwischen 20000 und 68000 Lasten jährlich<sup>210</sup>. Mit einem solchen Volumen freilich konnte und wollte der Fernverkehr über die Alpenpässe nicht konkurrieren. Ein gewisser Ausgleich konnte hier nur durch den höheren Wert der Waren erreicht werden.

Der St. Gotthard gehörte also um 1500 nach wie vor zu den wichtigen Alpenübergängen, die vom europäischen Fernhandel regelmäßig benutzt wurden. Doch darf seine tatsächliche Bedeutung nicht überschätzt werden. Die östlich gelegenen Konkurrenten, insbesondere der Brenner, waren ihm überlegen, und das vor allem deshalb, weil sie im Norden ein aktiveres Einzugsgebiet besaßen. Die Verkehrseinbuße wegen der Behinderung durch den Schwabenkrieg, der in die untersuchte Periode fiel, darf nicht als etwas außerordentliches angesehen werden, da ja die spätmittelalterliche Geschichte des Gotthardpasses immer wieder solche Ereignisse kannte. Diese ständige Unruhe schadete dem Gotthardverkehr, doch war sie nicht allein schuld, wenn der Paß über seine stärkeren und älteren Rivalen sich nicht emporzuschwingen vermochte. Der Gotthard war zwar ein bedeutender, aber noch lange nicht der bedeutendste Alpenpaß. Diesen Rang erhielt er wohl erst im Zeitalter der Eisenbahn.

### *Literatur*

AMMANN, *Schaffhausen*: HEKTOR AMMANN, *Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter*, Thayngen (1949).

BAUMANN: WERNER BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpaß vor Eröffnung der Gotthardbahn, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert*. Wirtschaft, Gesellschaft, Staat, Bd. 10, Zürich 1954.

---

<sup>210</sup> Nach PHILIPPE DOLLINGER, *La Hanse (XII<sup>e</sup>—XVII<sup>e</sup> siècles)*, Collection Historique, Paris 1964, S. 529, Tab. 51 (nach den Berechnungen von N. ELLINGER BANG, *Tabeller over Skibs fart og Varetransport gennem Oresund 1497—1660*, 2 Bde., 1906—1933).

- BERGIER: JEAN-FRANÇOIS BERGIER, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*. Affaires et gens d'affaires 29, Paris 1963.  
Boll. Stor.: Bollettino storico della Svizzera Italiana.
- BRAUDEL: FERNAND BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*, Paris 1949.
- BRULEZ, *Routes*: WILFRIED BRULEZ, *Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVI<sup>e</sup> siècle*. Studi in onore di Amintore Fanfani, Bd. 4, Mailand 1962, 121—184.
- CHOMEL/EBERSOLT: VITA CHOMEL et JEAN-G. EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne: un péage jurassien du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Ports, Routes, Trafics 2. Paris 1951.
- DOEHAERD: RENÉE DOEHAERD, *Etudes Anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers 1488—1514*. Ports, Routes, Trafics 14. 3 Bde. Paris 1962—1963.
- EA: *Amtliche Sammlung der ältern eidgenössischen Abschiede*, bearb. von ANTON PHILIPP SEGESSER.
- GAGLIARDI I—II: ERNST GAGLIARDI, *Mailänder und Franzosen in der Schweiz 1495—1499. Eidgenössische Zustände im Zeitalter des Schwabenkrieges*. Jahrbuch für Schweiz. Geschichte 39 (1914) = I, 40 (1915) = II. Gfr.: Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins der V Orte.
- GIOFFRÈ, *Gênes*: DOMENICO GIOFFRÈ, *Gênes et les foires de change (De Lyon à Besançon)*. Affaires et gens d'affaires 21. Paris 1960.
- HAAS: LEONHARD HAAS, *Schultheiß Ludwig Seiler von Luzern, mit besonderer Berücksichtigung der Kapitulationsverhandlungen in den Jahren 1479—1483*. Diss. phil. Zürich. Gfr. 88 (1933)—89 (1934). Auch SA. Stans 1935.
- HEERS: JACQUES HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. Affaires et gens d'affaires 24. Paris 1961.
- KOELNER, *Safranzunft*: PAUL KOELNER, *Die Safranzunft zu Basel und ihre Handwerke und Gewerbe*. Basel 1935.
- KOELNER, *Schlüsselzunft*: PAUL KOELNER, *Die Zunft zum Schlüssel in Basel*. Basel 1953.
- K. MEYER: KARL MEYER, *Geschichte des Kt. Luzern*, Bd. 1, Luzern 1932.
- PEYER: HANS CONRAD PEYER, *Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520*. 2 Bde. St. Galler wirtschaftswissenschaftliche Forschungen 16. St. Gallen 1959—1960.
- Quellenwerk: Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*. Abt. I, *Urkunden*, 3 Bde. Aarau 1933—1964. Abt. II, *Urbare und Rödel*, 4 Bde. Aarau 1941—1957.
- QZWG: *Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte von den Anfängen bis 1500*. Bearb. von WERNER SCHNYDER. 2 Bde. Zürich 1937.
- SAXER: ERNST SAXER, *Das Zollwesen der Stadt Basel bis zum Ausgang des 16. Jh.* Beihefte zur VSWG 1. Stuttgart 1923.



- SCHILLING: DIEBOLD SCHILLING, *Luzerner Bilderchronik 1513*. Bearb. von ROBERT DURRER und PAUL HILBER. Genf 1932.
- SCHNYDER: WERNER SCHNYDER, *Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz*. IV. *Zollstellen der Ost- und Zentralschweiz*. ZSG 18 (1938) 129—204.
- SCHULTE, *Handel*: ALOYS SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig*. 2 Bde. Leipzig 1900.
- SCHULTE, *Gr. Handelsgesellschaft*: ALOYS SCHULTE, *Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380—1530*. 3 Bde. Stuttgart und Berlin 1923.
- SEGESSER: ANTON PHILIPP VON SEGESSER, *Rechtsgeschichte der Stadt und Republik Lucern*. 4 Bde. Luzern 1850—1858.
- STOLZ, *Quellen*: OTTO STOLZ, *Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jh. Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit* 10, 1. Wiesbaden 1955.
- STOLZ, *Zollwesen*: OTTO STOLZ, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jh.* Schlern-Schriften 108. Innsbruck 1953.
- VSWG: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.
- ZGOR: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins.
- ZSG: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte.