

# Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete

Autor(en): **Caroni, Pio**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1979)**

Heft 1: **Histoire des Alpes : perspectives nouvelles = Geschichte der Alpen in neuer Sicht**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80805>

## **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.

# ZUR BEDEUTUNG DES WARENTRANSPORTES FÜR DIE BEVÖLKERUNG DER PASSGEBIETE

Von PIO CARONI

## I. Einleitung

Die Geschichte der Transporttechnik und der Transportverhältnisse ist heutzutage kein Stiefkind der Sozialwissenschaften mehr. Wer sich darüber orientieren möchte, verfügt über eine ganze Reihe von fundierten Untersuchungen. Viele davon gelten ausschliesslich den Transportverhältnissen<sup>1</sup>, andere behandeln das Thema im Rahmen breiter sozial- oder wirtschaftshistorischer Rekonstruktionen<sup>2</sup>. Allen diesen Werken können wir eine Menge Auskünfte und Details zur Entwicklung der Transporttechnik und der dadurch bewirkten Umgestaltung der Transportverhältnisse, zum mittelalterlichen und neuzeitlichen Strassenbauwesen, über Höhe, Zusammensetzung und Schwankung der Transportkosten, zur Konkurrenz zwischen den Pässen sowie zur Eingriffspraxis der politischen Behörden entnehmen. Unbeantwortet lassen diese Werke aber die Frage nach der Bedeutung des Warentransportes für die lokale Bevölkerung, nach den Rückwirkungen der Transporttätigkeit auf das tägliche Leben der Säumer und der Gesellschaft, in der die Säumer lebten, nach der Eignung der Mittel, mit denen Dorf- oder Gemeindeorganisationen die Transportaufgaben zu bewältigen versuchten, und dergleichen mehr. Warum fehlen solche (und ähnliche) Auskünfte wohl? Wahrscheinlich, wie ich gelegentlich bereits andeutete<sup>3</sup>, wegen der bis jetzt einseitigen Behandlung unserer Frage. Dies lässt sich an einem konkreten Beispiel zeigen. Werner Sombart berücksichtigt im Rahmen seiner gesamthaften Darstellung des frühkapitalistischen Zeitalters immer wieder die Transporttechnik und die Wandlung der Transportverhältnisse. Er betrach-

1 Etwa P. ROUSSEAU, *Histoire des transports*, Paris 1961, S. 39–93 und 145–209.

2 A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, 2 Bände, Berlin 1900, bes. I, S. 80–104, 169–230, 357–510; F. BRAUDEL, *Die Geschichte der Zivilisation (15. bis 18. Jh.)*, München 1971, S. 459–474; J. H. PARRY, *Transport and Trade Routes*, in: *Cambridge Economic History of Europe IV*, 1967, S. 155–219.

3 P. CARONI, «Soma et alpis et vicanale», in: *Festschrift für F. Elsener zum 65. Geburtstag*, Sigmaringen 1977, S. 97–110; P. CARONI, «Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz», in: *Nur Ökonomie ist keine Ökonomie, Festgabe zum 70. Geburtstag von B. M. Biucchi*, Bern/Stuttgart 1978, S. 79–127.

tet aber freilich diese Dinge stets aus der Sicht der städtischen Kaufleute und Produzenten, darin liegt seine Einseitigkeit. Er misst Stand und Fortschritt der Transporttechnik an den konkreten Erwartungen des Bürgertums und muss daher beinahe zwangsläufig zu negativen Folgerungen kommen. Die Unvollkommenheit der Transportverhältnisse<sup>4</sup> habe das Aufkommen einer eigentlichen Konkurrenz zwischen Produzenten verschiedener Orte verhindert<sup>5</sup>, die langen Umschlagszeiten der im Warenhandel angelegten Gelder verschuldet<sup>6</sup>, über Gebühr die Transportkosten verteuert und somit auf Gewinn- und Profitrate gedrückt<sup>7</sup> und schliesslich das Aufkommen des Probenversandes vor dem 17. Jahrhundert kaum ermöglicht<sup>8</sup>. Kurz: in jener Unvollkommenheit stecke eine technische Hemmung der kapitalistischen Entwicklung<sup>9</sup>, eine «Gegenwirkung, die die Entfaltung des kapitalistischen Wesens bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche aufgehalten hat»<sup>10</sup>. Mit anderen Worten: Die historische Transportpraxis erscheint demjenigen ungenügend und mangelhaft, der sie vor dem Hintergrund der Entfaltungsmodelle des Kapitalismus prüft; sicher etwa dem «bürgerlichen Unternehmer», der entscheidenden Wert darauf legte, «freihändig in den Besitz der notwendigen Produktionsmittel» zu gelangen<sup>11</sup>.

Ist aber diese Deutung der Verhältnisse die einzig mögliche? Bejahen könnte diese Frage nur, wer eine Interessenidentität zwischen Kaufleuten und Säumern annimmt und glaubt, dass eine Entfaltung dieser auch jenen zugute kommen wird. Von dieser (bisher allerdings unbewiesenen) Annahme ausgehend, bleibt wohl nichts anderes übrig, als die angeblichen Mängel der Transportpraxis auf technisches Versagen, auf «Mangel staatlicher Fürsorge»<sup>12</sup> oder gar Einsichtslosigkeit der auch direkt Betroffenen (der Säumer) zurückzuführen. Aber gerade diese letzten Überlegungen werden durch ein historisches Argument entkräftet: Als im 19. Jahrhundert die Transport- und Verkehrstechnik endlich so ausgestaltet war, dass sie eine reibungslose Produktions- und Umsatzstätigkeit nicht mehr behinderte, verloren die Säumer oft jegliche Arbeitsgelegenheit. Durch die Aufnahme des Eisenbahnverkehrs versiegte nämlich diese Verdienstquelle der lokalen Bevölkerung vollkommen. An diesem drastischen Beispiel zeigt es sich, wie unwahrscheinlich eine Identität der Interessen zwischen Kaufleuten und

4 W. SOMBART, *Der moderne Kapitalismus*, 3. unveränd. Auflage, München/Leipzig 1919, II, S. 205, 1126.

5 I, S. 212.

6 II, S. 528f.

7 I, S. 608f.

8 II, S. 505ff.

9 II, S. 1123ff., 1126ff.

10 II, S. 1111–1113.

11 II, S. 888.

12 SCHULTE, a.a.O. I, S. 385; dazu CARONI, «Soma», S. 110; DERS., «Dorfgemeinschaften», S. 124ff.

Säumern ist und realistischer von einer antagonistischen Beziehung die Rede sein sollte. Ich betrachte es daher als selbstverständlich, dass die Säumer manche Aspekte der Transportpraxis anders sahen (und würdigten) als die Kaufleute und dass sie den immer wieder entstehenden Konflikten um die Warenbeförderung eine andere (je nach der konkreten Situation grössere oder geringere) Bedeutung beilegen.

Freilich ist auch das, was im folgenden umrissartig darzustellen sein wird, einseitig. Allein diese Einseitigkeit wird der historischen Fundiertheit meiner Aussagen kaum Abbruch tun. Sie wird nämlich durch die Bejahung eines antagonistischen Verhältnisses bewusst in Kauf genommen. Was ich in dem vorne erwähnten und nach wie vor unentbehrlichen Werke vermisste, ist nämlich das Bewusstsein der Gruppen- oder Klassegebundenheit von Massnahmen und Postulaten, mit denen das Bürgertum die von ihm als mangelhaft empfundene Praxis der Warenbeförderung umzuwandeln suchte.

## II. Vom Etappen- zum Strackverkehr

1. Im Mittelalter und in der Neuzeit treffen wir zwei Arten der Warenbeförderung in unseren Passgebenden:

a) Die ausschliessliche Beförderung durch Gemeindegäubler aufgrund eines von ihnen beanspruchten Transportmonopols. Die ganze Strecke zerfiel in mehrere Teile (*longeria*)<sup>13</sup>, die dem Gebiet der einzelnen Gemeinden entsprachen. Durch das ausschliessliche Laderecht auf der eigenen Teilstrecke gestaltete sich der Transport zu einem Etappenverkehr. Die Waren wurden von Gemeinde zu Gemeinde, von Port zu Port befördert. An der Gemeindegäubler angekommen, wurden sie umgeladen und tags darauf den nun ihrerseits ausschliesslich berechtigten Säumern der Nachbargemeinde anvertraut<sup>14</sup>.

13 *Longerium* (*logerium*, *logarium* usw.) bezeichnet südlich der Alpen sowohl die Strecke als auch das ausschliessliche Transportrecht darauf. So für die *Leventina: Materiali e documenti ticinesi*, Serie I, *Regesti di Leventina* (ab 1975, im folgenden *RL*) N. 228, 238, 240, 241, 263, 280, 409, 428; für *Blenio*: Statuten von 1500, cap. 73 (*Zeitschrift f. schweiz. Recht* 1907, S. 244f.); für die *Bregaglia*: W. SCHNYDER, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter*, 2 Bände, Zürich 1973–1975, I, N. 154, 216.

14 Die Quellen sprechen in diesen Fällen von «conducere merchanzias per ordinem» (Statuten von Biasca 1434, cap. 96, in *Bollettino storico della Svizzera italiana* 22, 1900, S. 108), «per roatam» (Statuten von Vogogna 1374, cap. 15 und 63, bei E. BIANCHETTI, *L'Ossola inferiore* II, Roma/Torino/Firenze 1878, S. 519ff.), «per partitam» (Belege bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 103), «zu Teil gehen» (Säumerordnung Urseren 1363, in: *Geschichtsfreund* 7, 1851, S. 136 usw.) oder «auf die Rod gehen» (Belege bei H. PFISTER, *Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit*, Chur 1913, S. 139ff.), usw.

- b) Die direkte Beförderung der Ware durch auswärtige Säumer, die nicht an den einzelnen Gemeindesusten hielten, sondern eine grössere Strecke in einem Zug bewältigten: von Chur nach Chiavenna oder Bellinzona, von Flüelen nach Bellinzona oder Magadino, von Sion nach Domodossola oder Pallanza und umgekehrt<sup>15</sup>.

Die Warenbeförderung aufgrund des Transportmonopols der Gemeinde entsprach den Bedürfnissen und Interessen der lokalen Bevölkerung (wovon noch die Rede sein wird), missfiel jedoch den Kaufleuten. Ihnen erschien sie als Verkehrshindernis, das sehr oft eine Beschädigung der Ware durch häufiges Umladen und die Verzögerung des Transportes nach sich zog<sup>16</sup>. Mögen sie sich auch im Einzelfall für die Beibehaltung dieses Systems ausgesprochen haben<sup>17</sup>, lehnten sie es in der Regel als Hindernis in der Abwicklung ihrer Geschäfte ab. Sie postulierten seit dem Ausgang des Mittelalters immer entschiedener das Prinzip der Strackfuhr, das ihnen eine Reihe praktischer Vorteile bot<sup>18</sup>.

2. Wo und wann finden wir diese Beförderungsarten in unseren Passgehenden? Bei der Beantwortung dieser Frage fällt zum ersten Mal deutlich auf, dass eine enge Beziehung zwischen den politischen Verhältnissen eines Landes und der jeweils dort üblichen Transportpraxis besteht. Ob sich das Gemeindemonopol nämlich durchsetzen kann oder nicht, hängt nicht von der Begeisterung ab, mit der die Gemeindesäumer ihre Arbeit verrichteten, und auch nicht von der Überzeugungskraft der Argumente, mit denen sie das ausschliessliche Laderecht verteidigten. Entscheidend ist vielmehr, ob die Gemeinde über genügend politische Durchschlagskraft verfügte. Ist sie halbwegs selbständig, so wird es ihr eher gelingen, den Kaufleuten eine ihr entsprechende Transportpraxis aufzuzwingen. Ist sie dagegen bloss das Glied einer ihr übergeordneten und mehr oder weniger straff organisierten territorialen Behörde, so wird sie weichen und den Wünschen der Kaufleute (die im Territorialherrn in der Regel einen entgegenkommenderen Vertragspartner finden) nachgeben müssen.

Man kann dies sehr gut an der Entwicklung der Transportverhältnisse am Gotthard beobachten. Im Mittelalter zerfiel die Leventina in acht Nachbarschaften, denen eine weitgehende politische Autonomie zustand<sup>19</sup>. Jede an

15 Die Quellen sprechen von «Strackfuhr», «trasporto a drittura» oder auch von «conducere merchanzias ad forleytum». Belege bei P. CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104 Anm. 137.

16 Belege: P. CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104. Zu den gegenseitigen Vor- und Nachteilen der beiden Transportarten vgl. PFISTER, a.a.O. S. 44, 162–167, 170–173; SCHNYDER, a.a.O. I, S. 25f., 30–32; J. BIELMANN, *Die Lebensverhältnisse im Urnerland während des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, Basel/Stuttgart 1972, S. 125.

17 So etwa im bekannten Streit zwischen den Nachbarschaften Prato und Faido an der Gotthardstrasse, *RL* N. 238–241, S. 291ff. (Jahr 1353). Weitere Belege unten Anm. 43.

18 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104.

19 Zur Teilung in Nachbarschaften K. MEYER, *Blenio und Leventina*, Luzern 1911, S. 28ff. Zum

der Passroute liegende Gemeinde beanspruchte das Transportmonopol in ihrem Gebiet<sup>20</sup>, und die Talstatuten belegten konsequenterweise jeden Übergriff über das gemeindeeigene Longerium hinaus mit Strafe<sup>21</sup>. Durchbrechungen des ausschliesslichen Laderechtes blieben zwar nicht aus, erfolgten allerdings nur zugunsten der unmittelbaren Nachbarn (Urseren und Uri) und im gegenseitigen Einvernehmen<sup>22</sup>. Als das Tal im Laufe des 15. Jahrhunderts Untertanenland der Urner wurde, bot sich erstmals die Gelegenheit, die Transportverhältnisse einheitlich zu regeln. Die Gemeindeautonomie wurde eingeschränkt und das Transportmonopol der einzelnen vicinariae gelockert, um den Wünschen der Kaufleute zu entsprechen. Die Urner erliessen Säumerordnungen, die für Uri, Urseren und die Leventina galten und damit die Warenbeförderung von Flüelen bis Biasca einheitlich regelten<sup>23</sup>. Dadurch war – mit gewissen Einschränkungen – das System der Strackfuhr den Gemeinden aufgezwungen worden.

Dieselbe Beziehung zwischen politischer Organisation und Transportpraxis offenbarten die Bündner Verhältnisse. In Graubünden waren die Gerichtsgemeinden siegreich aus der Auseinandersetzung mit dem Bischof von Chur und verschiedenen Feudalherren hervorgegangen. Sie behaupteten daher in der Neuzeit eine auch durch die verschiedenen Bundesverträge nach innen kaum eingeschränkte Souveränität. In Portenverbänden organisiert, übernahmen sie nun auch die Warenbeförderung und die vielen damit in Zusammenhang stehenden Aufgaben. Ihre durch die föderative Struktur des Landes abgesicherte politische Autonomie ermöglichte eine unanfechtbare Prädominanz partikularistischer Interessen, so dass jeder Versuch einer einheitlichen Regelung des Verkehrs zum Scheitern verurteilt war<sup>24</sup>. Wiederholt geäusserten Wünschen der Kaufleute nach Einführung der Strackfuhr und dem von mehreren Seiten erhobenen Wunsch nach Passfreiheit widersetzten sich Gerichtsgemeinden und Portverbände entschieden und konstant<sup>25</sup>. Ob dieses Verhalten nicht einsichtslos war, so dass sich die im 19. Jahrhundert brutal erfolgende Liquidierung aller Überreste des Trans-

Verhältnis des Tales zu den Mailänder Kanonikern Belege in CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 87 Anm. 37.

20 Von der Warenbeförderung waren die Nachbarschaften Bedretto und Chironico ausgeschlossen. Vgl. K. MEYER, a.a.O. S. 53 Anm. 2. Zum Ausschluss von Chironico RL N. 228, S. 273 (Jahr 1352).

21 RL N. 241, S. 293.

22 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 106.

23 Säumerordnung vom Jahre 1498 (*Geschichtsfreund* 89, 1934, S. 283ff.), vom Jahre 1567 (Handschrift Museo di Leventina, Giornico, Urkunde N. 34) und von 1696 bis 1701 (*Zeitschrift f. schweiz. Recht* 12, 1864, S. 50ff.).

24 Ausführliche Erläuterung dieser Zusammenhänge bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 87–90, 93f., 96ff.

25 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104f. SOMBART selbst meinte, dass der Rodfuhrbetrieb sich in der Schweiz am zähesten «bis in die Zeit der Eisenbahnen hinein erhalten» habe (a.a.O. II, S. 329), belegt diese Behauptung allerdings nur mit Bündner Quellen (hauptsäch-



- c) Die wohl nur im umrissenen Rahmen erfolgte Umwandlung der Transportpraxis stellte die Gemeinden vor neue, dringende Probleme. Unter ihnen ragte besonders dasjenige des Baues und des Unterhalts von Strassen und Brücken hervor<sup>29</sup>. Solange die Gemeinde das ausschliessliche Laderecht im Gemeindegebiet behauptete, bereitete dies keine Schwierigkeit. Da grundsätzlich jedem Dorfgenossen die Ausübung des Transportgewerbes offenstand, wurden Strassen und Brücken im Gemeinwerk der saumberechtigten Nachbarn gebaut und unterhalten. Streit konnte zwar entstehen um die räumliche Umschreibung (weil das *longerium* von Gemeindegüst zu Gemeindegüst ging, daher regelmässig auch ein Stück durch das Gebiet der Nachbargemeinde führte), nicht aber um das Prinzip: wer das Saumrecht beansprucht, schuldet das Gemeinwerk. Kein Gemeinwerk leisteten jedoch die fremden Säumer, die nun immer öfter und in immer grösserer Anzahl durch das Land zogen. So blieb den bereits hart getroffenen Gemeinden nichts anderes übrig, als von fremden Säumern oder Fuhrleuten eine besondere Abgabe zu erheben, die ausschliesslich zur Deckung der Strassenunterhaltskosten verwendet wurde. Sie heisst *forleytum* und steht ausschliesslich mit dem allmählichen Aufkommen der Strackfuhr im Zusammenhang<sup>30</sup>: Bereits eine Leventiner Urkunde aus dem Jahre 1396 galt dem «*jus conducendi ballas et somas et alias merchanzias (...) tam per ordinem quam ad forleytum*» und vermittelt damit die Kunde einer bereits eingetretenen, aber noch lange nicht abgeschlossenen Wandlung<sup>31</sup>.
- d) Wurden mit der Erhebung des *forleytums* die Gemeinden um die Sorge für Bau und Unterhalt von Strassen, Brücken und Schutzbauten entlastet? Ich zögere sehr, diese Frage zu bejahen. Denn einerseits ist urkundlich belegt, dass die Aufwendungen für den Strassenbau den Ertrag des Wegzollens oft weit überstiegen und auf den bereits schwer geprüften Nachbarschaften lasteten. Diese versuchten zwar, eine Erhöhung des ursprünglichen Betrages des *forleytums* zu erwirken, doch stimmte die Obrigkeit nur widerwillig zu, weil jede Erhöhung der Transportkosten die Konkurrenzfähigkeit des Passes schmälerte<sup>32</sup>.

Andererseits kann nicht übersehen werden, dass der Rückgang der zu transportierenden Waren einen Teil der bisherigen Säumer (oft sogar alle

29 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 92ff.

30 «*Forleytum*» ist ein mehrdeutiger Ausdruck (vgl. G. BÖRLIN, *Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter*, Zürich 1896, S. 23f.), wurde aber am Gotthard nur im oben erwähnten Sinne verwendet. Vgl. (als blosser Hinweis) das Urner Dekret für die Leventina vom 28. Oktober 1755, § 17: «*Rispetto alli forleiti che sono statuiti per riparare le strade in vantaggio del Passo ...*». Dazu noch etwa P. ANGELICO CATTANEO, *I Leponti, Memorie storiche leventinesi I*, Lugano 1874, S. 240, 339, 353.

31 RL N. 409, S. 568. So auch die Statuten von Biasca 1434, cap. 96 (zit. oben Anm. 14).

32 Zur Erhöhung des *forleytums* am Piottino W. BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn*, Diss. rer. pol., Zürich 1954, S. 26 Anm. 66;



Säumer einer Degagna, d.h. eines Gemeindeteiles) dauernd oder vorübergehend von der Saumtätigkeit ausschloss. Diese Gemeindegossen drückten sich verständlicherweise um jede mit dem Warentransport irgendwie zusammenhängende Tätigkeit bzw. Last. Da dies von den übrigen Gemeindegossen nicht immer widerspruchslos hingenommen wurde, führten die Divergenzen oft zu langwierigen (und vermutlich kostspieligen) Prozessen, deren Akten die neuzeitlichen Bestände der verschiedenen Gemeindegarchiv füllen und uns vor jeglicher euphorischen Darstellung der wirtschaftlichen Situation der Gemeinden bewahren<sup>33</sup>.

### III. Der Säumer als Bauer

Zur Frage nach der Beziehung zwischen der traditionellen landwirtschaftlichen Tätigkeit und der nach der Eröffnung der Pässe und Intensivierung der Handelsbeziehungen neu hinzukommenden Transporttätigkeit kann ich mich hier kurz fassen<sup>34</sup>: Feldbau und Viehzucht bildeten die notwendige Grundlage des Saumgewerbes. Ohne Zugtiere und ohne Futter konnten keine Waren befördert werden, wobei jede Einfuhr dieser Güter nach Möglichkeit zu unterbleiben hatte, da sie sich abermals nachteilig auf die Transportkosten ausgewirkt hätte. Man kann daher für die damalige, tendenziell noch autarke Gesellschaft von einer strukturellen Abhängigkeit des Saumgewerbes von der Landwirtschaft sprechen<sup>35</sup>. Dies kommt am deutlichsten zum Ausdruck, wenn Naturereignisse dem Bauern eine Bewirtschaftung seiner Güter empfindlich erschwerten oder gar verunmöglichten: Er war dadurch praktisch gezwungen, auf die Ausübung seines Saumrechtes zu verzichten bzw. das Saumrecht abzutreten<sup>36</sup>.

Dieselbe Abhängigkeit manifestiert sich deutlich auch in einer zweiten Hinsicht: Die vielen Bestimmungen der Gemeindegstatuten, die Erwerb,

R. FRANZIOLI, *Valle Leventina* 1966, S. 32ff. Die Kaufleute verpassten freilich kaum eine Gelegenheit, um gegen solche Erhöhungen zu reklamieren. Als Beispiele vgl. etwa die Wünsche der Mailänder Kaufleute vom Jahre 1410 (in: *Archiv f. schweiz. Geschichte* 18, 1873, S. 248) sowie die Belege bei W. SCHNYDER, a.a.O. I, S. 29f. und Regest N. 574.

33 Es gab auch Streitigkeiten um die Erneuerung von Brücken sowie um Errichtung von Schutzbauten, die Jahrhunderte dauerten, wie etwa diejenige zwischen den degagne der Nachbarschaft Giornico (Giornico, Bodio, Pollegio). Sie wütete besonders heftig im 16. und 17. Jahrhundert und wurde durch jedes Hochwasser des Flusses immer aufs neue genährt.

34 Der näheren Untersuchung gerade dieser Frage habe ich meinen Aufsatz «Soma ...» gewidmet. Vgl. aber auch «Dorfgemeinschaften», S. 118–121.

35 CARONI, «Soma», S. 100; DERS., «Dorfgemeinschaften», S. 118.

36 Um die Mitte des 18. Jahrhunderts traten die Säumer von Cazis die Ausübung ihrer Saumrechte an diejenigen von Thuis ab, da durch grosse Überschwemmungen des Rheins der Heuertrag zusammengeschrumpft war. Vgl. R. DOMENIG, *Zur Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden*, Diss. phil. I, Bern 1919, S. 30.

Ausübung, Veräusserung und Vererbung des persönlichen Gemeinderechtes (vicinorium) oft bis ins kleinste Detail regelten, galten auch für das Saumrecht<sup>37</sup>. Dies wohl, weil die durch das vicinorium vermittelten Allmendnutzungsrechte die wirtschaftliche Grundlage für eine konkurrenzhaltende Ausübung der Beförderungstätigkeit boten.

Jeder Säumer musste also Bauer sein. Diese Feststellung erinnert zuerst daran, dass Intensität und Effizienz des gemeindeeigenen Transportgewerbes immer nur im Lichte der landwirtschaftlichen Produktion beurteilt werden können. Ankunft und Niederlegung der Waren an der Gemeindegast liessen daher noch keine Pflicht der Gemeindegast zum sofortigen Transport entstehen. Waren diese nämlich mit dringenderen, vom Standpunkt der Landwirtschaft aus unaufschiebbaren Arbeiten beschäftigt, so wurden die Waren erst später befördert. Dasselbe ereignete sich dann, wenn – meist infolge der Alpsommerung der Pferde – in der ganzen Gemeinde nicht genügend Saumrosse aufzutreiben waren<sup>38</sup>. Zu Unrecht werden die daraus entstehenden und die Kaufleute schädigenden Transportverzögerungen der schlechten Organisation des Transportes durch die Gemeinde angelastet. Sie sind vielmehr die notwendige Folge der hier hervorgehobenen Abhängigkeit von der Landwirtschaft und nicht die eines organisatorischen Versagens.

Das Wissen um diese Abhängigkeit ermöglicht heute eine überzeugendere Beantwortung der früher umstrittenen Frage nach der Ausbildung einer von der Dorfgemeinde mehr oder weniger unabhängigen Korporation von Säumern<sup>39</sup>. Den gegensätzlichen und extremen Lehren der zwangsweisen Identität von Gemeinde und Säumergenossenschaft einerseits<sup>40</sup> und der Bildung einer geschlossenen, von der Dorfgemeinde unabhängigen Körperschaft von Berufssäumern andererseits<sup>41</sup> kann heute mit guten Gründen eine vermittelnde Auffassung entgegengehalten werden. Eine solche, die von der Freiheit aller Dorfgemeindegast ausgeht, sich nach Erfüllung gewisser minimaler Voraussetzungen am Saumgewerbe zu beteiligen<sup>42</sup>. Nicht alle Dorfgemeindegast machten von diesem Recht Gebrauch, weshalb die Zahl der Gemeindegast regelmässig kleiner ist als diejenige der Gemeindegastbürger. Dies darf jedoch noch lange nicht als Indiz für die Ausbildung einer Gruppe von Berufssäumern gewertet werden. Einer Professionalisierung standen

37 Im einzelnen CARONI, «Soma», S. 101–106.

38 CARONI, «Soma», S. 107f.; CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 119f. Weitere Massnahmen zur Bekämpfung dieser Situation sah die Säumerordnung für den Gotthard von 1696–1701 (zit. oben Anm. 23) vor.

39 Ausführlich CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 114–117.

40 Hauptvertreter dieser Lehre ist R. A. GANZONI, *Zur Rechtsgeschichte der Fuhrleute*, Chur 1897. Kritisches dazu CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 114–116.

41 So etwa für die Leventina K. MEYER, a.a.O. S. 54. Dazu CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 116ff.

42 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 117.

nämlich einerseits die eben erörterte Abhängigkeit von der Landwirtschaft, andererseits die nun zu behandelnde Krisenanfälligkeit des Gewerbes entgegen.

#### *IV. Die Krisenabhängigkeit des Transportgewerbes*

1. Man braucht vermutlich den Menschen unseres Jahrhunderts nicht lange erklären, was Krisenanfälligkeit einer beruflichen oder industriellen Tätigkeit bedeutet. Durchaus in diesem modernen Sinne will die Prekariatät des mittelalterlichen und neuzeitlichen Transportgewerbes verstanden werden. Noch genauer verstehe ich darunter Schwankungen im Passverkehr, und damit im Transportvolumen, die sich durch Massnahmen oder Entscheidungen einstellten, die eine militärische, politische oder wirtschaftliche Behörde ausserhalb des Passgebietes – und daher regelmässig ohne Konsultierung und Mitbestimmung der betroffenen Säumer – traf. Dabei möchte ich gleich hervorheben, dass die meisten Fälle solcher Schwankungen als Folge einer externen Einwirkung erscheinen. Freilich gibt es einige – wenige – Tatbestände, die das Gegenteil beweisen: etwa die Auseinandersetzung zwischen den Säumern zweier Leventineser Gemeinden aus dem Jahre 1353, die die Warenbeförderung auf der Gotthardstrasse vollständig unterbrach. Dies beschwor indessen masslose Reklamationen der «mercatores de Alamania et Lottoringia» und einen ungewöhnlich scharfen Eingriff des Mailändischen Landesherrn Giovanni Visconti<sup>43</sup> herauf.

Was aber die Regel ausmachte und damit die strukturelle Prekariatät der Tätigkeit bestimmte, waren nicht diese vereinzelt und durch obrigkeitliche Intervention meist umgehend erledigten Fälle. Es waren die die Gemeindesäumer von aussen treffenden Massnahmen, für die sie meistens weder Erklärungen noch Verständnis aufbringen konnten, weil sie weit ausserhalb ihrer Interessen- und Lebenskreise lagen. Einige Hinweise werden genügen, weil das Thema neuerdings wiederholt und nach vielen Seiten hin vertieft wurde<sup>44</sup>.

43 Der Streit zwischen Prato und Faido war entstanden, als «dicti de Prato petierunt judicialiter eos ducere posse mercantias per dictum longierum predictorum de Faydo». Er wurde durch obrigkeitliches Urteil zugunsten Faidos, also in Bestätigung des Transportmonopols, beigelegt (*RL* N. 238–241, S. 291–295). Einige Jahre später wurde dieses Urteil bestätigt (*RL* N. 353, S. 466f.), bis offenbar den Säumern von Prato die Geduld ausging. Sie verkauften dann ihre Transportrechte an die Säumer von Faido (*RL* N. 409, S. 567ff., Jahr 1396). Zur Bedeutung dieses Streites vgl. nun DEPLAZES, *RL* S. 585–588.

44 Vgl. z. B. W. BODMER, «Ursachen der Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich, von 1600 bis 1800», *SZG* 27 (1977), S. 1–60 und bes. 54–56; W. BRULEZ, «L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle», in: *Annales* 14 (1959), S. 461–491, bes. 463 und 476. Dazu noch die Zusammenfassung bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 108–114.

Auswirkungen (verschiedener Intensität) auf die Passfrequenz hatten etwa:

- a) Die geographischen Entdeckungen und die dadurch bewirkten Wandlungen des kontinentalen Wirtschaftssystems. Zwei Beispiele aus unserem Quellenbereich mögen dies bezeugen: Das Schicksal des Simplons, sein Aufstieg im 13. Jahrhundert zur Fernhandelsstrasse und sein Niedergang im 15. Jahrhundert zur Passverbindung von bloss lokaler Bedeutung, hängt mit dem Aufkommen und dem Niedergang der Messen in der Champagne zusammen<sup>45</sup>. Weiter: Der allmählich seit Mitte des 15. Jahrhunderts einsetzende und im 17. Jahrhundert in allen seinen umfassenden Folgen manifest gewordene Verfall des venezianischen Handels zugunsten der Hafenstädte am westlichen Mittelmeer und an der atlantischen Küste<sup>46</sup> bewirkte einen Rückgang des Verkehrs über den Gotthard<sup>47</sup>, traf jedoch die Warenbeförderung über die Bündner Pässe<sup>48</sup> weniger empfindlich.
- b) Kriegerische Auseinandersetzungen und militärische Sperrmassnahmen, die im Zusammenhang mit solchen Auseinandersetzungen getroffen wurden. Auch hier einige Beispiele: Mit der Schlacht von Arbedo (1422) erwarb Mailand die Leventina bis zum Gotthard hinauf. Als Repressalie sperrten die Urner den Pass für den Mailänder Verkehr und Handel. Die mailändischen Kaufleute waren damit auf den Simplon und die Bündner Pässe angewiesen<sup>49</sup>. Der Ausgang der Burgunder Kriege veranlasste wiederum die Mailänder, die sich mit den Savoyern auf die Seite des unglücklich kämpfenden Burgunderherzogs geschlagen hatten, jeden Durchgangsverkehr am Simplon zu sperren<sup>50</sup>.

45 Einzelne Nachweise CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 108–110.

46 H. KELLENBENZ, «Le déclin de Venise et les relations économiques de Venise avec les marchés au nord des Alpes», in: *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venezia 1961, S. 109–183; G. LUZZATTO, «La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà», in: *Archivio veneto*, 5. serie, vol. 54/55, Venezia 1955, S. 162–181.

47 BODMER, a.a.O. S. 4, 55f.; eine Andeutung auch bei B. M. BIUCCHI, *Pagine Bellinzonesi*, Bellinzona 1978, S. 151f.

48 Dies, weil sich Venedig seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts darauf beschränkte, den Handelsverkehr Oberdeutschlands mit den Levantemärkten zu vermitteln. Die Beziehung zu den oberdeutschen Märkten wurde somit durch die Verschiebung des Hauptgewichts des Handels kaum empfindlich berührt. Vgl. J. MÜLLER, «Augsburgs Warenhandel mit Venedig und Augsburger Handelspolitik im Zeitalter des Dreissigjährigen Krieges», in: *Archiv für Kulturgeschichte* 1 (1903), S. 326–347; H. G. ZIMPEL, *Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft*, Diss. phil. II, München 1958, S. 236; J. KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit* II, München 1958, S. 235; G. LUZZATTO, a.a.O. S. 166.

49 Dazu TH. V. LIEBENAU, in: *Archiv f. schweiz. Geschichte* 18 (1873), S. 215ff. 223. Weitere Beispiele bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 113.

50 Einzelnes dazu CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 110.

c) Obrigkeitliche Sperrungen des Verkehrs als beliebte Druckmassnahme, um die Erfüllung von Schadenersatzpflichten, die Einräumung eines Zollprivilegs, die Erneuerung eines Kapitulates oder den Abschluss eines Friedensvertrages zu erzwingen. Als Beispiel möchte ich hier nur die verschiedenen Massnahmen erwähnen, die die Eidgenossen nach dem Krieg von Giornico (1478) trafen, um den Mailänder Herzog zum Abschluss eines Friedensvertrages und zur Erneuerung des kurz vor dem Ausbruch des Krieges mit ihm geschlossenen Kapitulates zu bewegen<sup>51</sup>.

Abzurunden wäre das Bild mit einer Unzahl weiterer Umstände und Ereignisse, auf die eingetretene und für die lokale Bevölkerung spürbare Schwankungen zurückgeführt werden können. Man denke etwa an die allgemeinen wirtschaftspolitischen Folgen langwährender Kriege, etwa des Dreissigjährigen Krieges, oder an die Angst der Kaufleute vor Pestepidemien, vor politischen Unruhen, vor Selbstpfändung und Warenarrest durch lokale Gläubiger (die im Prinzip der zwar bekämpften, aber nie ausgerotteten genossenschaftlichen Haftung wurzelten)<sup>52</sup>. Wenn man das alles berücksichtigt und dazu noch beobachtet, welche Freiheit den Kaufleuten und Speditoren zustand, sich im Rahmen eines erweiterten, mehrere Alternativen aufweisenden Strassennetzes für denjenigen Weg zu entscheiden, der ihnen in ihrer konkreten Situation am sichersten erschien, wird fassbar, wie gross die Abhängigkeit des Transportgewerbes von externen Ursachen war. Vor dem Hintergrund der hier nur exemplarisch aufgeführten bestehenden und bestimmenden überlokalen Zusammenhänge erscheint der Spielraum der lokalen, mit Transportaufgaben betrauten Verbände äusserst gering, wenn überhaupt je existent.

2. Wie haben die Gemeindeglieder auf die Schwankungen des Verkehrsflusses reagiert? Wie haben sie die Krisenanfälligkeit ihres Gewerbes empfunden? Ausgehend von der Erkenntnis, dass jeder Säumer Bauer sein musste und infolgedessen die Transporttätigkeit regelmässig nur als Nebenbeschäftigung ausübte, wird man die gestellte Frage ohne Mühe beantworten können. Die landwirtschaftliche Hauptbeschäftigung erlaubte nämlich eine mehr oder weniger elastische Anpassung an die Schwankungen im Anfall der zu befördernden Waren. Was sich nicht durch vorübergehende Intensivierung oder Einschränkung des Feldbaues und der Viehzucht auffangen liess, wurde durch Neuverteilung der Transportberechtigung zwischen verschiedenen Verbänden einer Gemeinde oder zwischen verschiedenen Gemeinden eines Tales oder einer Port ausgeglichen. Solche Neuverteilungen konnten auch durch Verpachtung oder Veräusserung des Saumrechtes zustande kommen und bei einer abermaligen Änderung der Verkehrsverhältnisse – oft genug allerdings im Streit – rückgängig gemacht werden<sup>53</sup>. Sie

51 Regesten bei SCHNYDER, a.a.O. II, N. 658, 665, 667.

52 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 112f.

53 Zur Teilung der Rodrechte innerhalb einzelner Gemeinden einer Port in *Graubünden*:

dienten indirekt auch den Interessen der Kaufleute, weil sie im Ansatz eine (zuerst noch räumlich beschränkte, aber dennoch brauchbare) Vereinheitlichung der Transportverhältnisse herbeiführten<sup>54</sup>.

Auf dieselbe Art – nämlich mit einer intern ausgleichenden Massnahme – reagierten die Gemeinden später auch, als es galt, die empfindlicheren Auswirkungen des Überganges zur Strackfuhr aufzuhalten<sup>55</sup>. Dies geschah nicht etwa aus Einsicht in die genauen Gründen der wiederholten – aber meist nur in grösseren Zeitabständen eintretenden – Schwankungen<sup>56</sup> und auch nicht in einer Vorahnung der bevorstehenden Entwicklung<sup>57</sup>. Diese Reaktion war ganz einfach die einzige mögliche, wollte man sich künftig noch irgendeine Teilnahme am Transportgewerbe sichern. Mit dieser Bejahung des Interesses der lokalen Bevölkerung am Transportverkehr stelle ich auch die Frage, die ich abschliessend behandeln möchte: diejenige nach der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung dieser Nebenbeschäftigung unserer Bergbauern.

SCHNYDER, a.a.O. I, N. 406, 407, 429, 246, 278, 218; II N. 620, 748, 760a, 1192, 1249, 1256; PFISTER, a.a.O. S. 61, 141–144; DOMENIG, a.a.O. S. 29–33. Für das *Wallis* vgl. das Urteil des Bischofs von Sion im Streit zwischen den Ballenführern von Brig-Naters und denjenigen von Simplon-Dorf aus dem Jahre 1307 (bei GREMAUD, *Documents relatifs à l'histoire du Vallais*, Bd. III, N. 1262, S. 142). Zu diesem Urteil auch SCHULTE, a.a.O. I, S. 216, 461. Für die *Leventina* schliesslich vgl. das Schiedsurteil im Streit zwischen zwei degagne der Nachbarschaft Quinto vom 7. Juni 1586 (Hs. Arch. Terra di Quinto, N. 97) sowie die *locatio vel massaritium logherii seu ordinis merchantiarum transcurrendarum* von Giornico zugunsten von 8 Bürgern von Biasca (Hs. Giornico, Museo di Leventina, N. 98, vom 25. Januar 1483).

54 CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104.

55 Vgl. oben II, Ziff. 3.

56 Mit diesem Hinweis auf die Tatsache, dass sich Schwankungen oft und aus vielerlei Gründen, aber zugleich nur in grösseren Abständen ereigneten, möchte ich einer zu pessimistischen Betrachtungsweise vorbeugen. Ob der deskriptiven Anhäufung der vielen Gründe, die im erwähnten Sinne die Krisenanfälligkeit des Säumerberufes ausmachen, sollen wir nicht vergessen, dass sie im einzelnen nur *accidentaliter* eine im Grunde konstante Beschäftigung mit der Warenbeförderung trafen. Und ausserdem – *docet saeculum* – hat das Wissen um den aleatorischen Charakter einer Tätigkeit die Menschen noch nie davon abgehalten, sich mit ihr abzugeben.

57 Anlass zu dieser Bemerkung gibt ein interessantes Urteil des Urner Gerichts für die *Leventina* aus dem 2. Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts. Die Vertreter der *degagna* von Giornico klagten abermals gegen diejenigen der *degagna* Pollegio und Bodio und fassten in ihrer Argumentation die eingetretene Wandlung anschaulich zusammen: «Come si sa che per alcuni anni passati si conduceva la mercantia per il nostro Paese per ordine di logaro in logaro. Hora dopo quello si conduce la mercantia per dritura e per furleito, la onde avendo loro la sosta per la quale a quell tempo ne havevano maggior utile che al presente». Sie wünschten (und erwirkten) damit eine stärkere Beteiligung derjenigen von Bodio und Pollegio an den Lasten, die mit der Strassenhoheit verbunden waren. Das Gericht behielt sich jedoch eine künftige Änderung des Dispositivs vor: «Caso però che la mercantia tornasse e si conducesse per ordine de logaro per logaro, che puoi si habbi di usare conforme al antico solito nel condure detti poveri infermi.» Das ist ein interessanter Beleg für die Ahnungslosigkeit über die Irreversibilität der eingetretenen Entwicklung (Hs. Museo di Leventina, Giornico, N. 56, undatiert, aber aus der Zeit 1610–1620).

## V. Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Saumgewerbes

Umstritten ist heute noch – wie mir scheint –, ob der Gütertransport in unseren Passgehenden Haupterwerbsquelle oder nur bescheidene Ergänzung eines hauptsächlich aus der Landwirtschaft (und insbesondere aus der Viehzucht) stammenden Einkommens gewesen sei<sup>58</sup>. Man weiss zwar gut, dass sich die Bauern gerne dieser Tätigkeit widmeten, ja oft sogar viel lieber, als es nötig oder auch nur moralisch verantwortbar gewesen wäre<sup>59</sup>, vermutlich weil sie dadurch für einmal bar ausbezahltes Geld verdienten<sup>59a</sup>. Man weiss weiter, dass auch in der Neuzeit und auch dort, wo eher Strackfuhr anzunehmen ist, Gemeindeleute von der Viehzucht *und* vom Transport lebten<sup>60</sup>. Aber was bedeutete ihnen diese Tätigkeit im einzelnen, inwieweit bestimmte und veränderte sie ihr Leben, wie wirkte sie sich auf die demokratische Verfassung der Gemeinde, auf die demographische Struktur der Dörfer aus? Die wenigsten dieser Fragen kann ich heute beantworten. Was ich biete, sind nur Vermutungen und Fragmente einer möglichen Antwort.

- a) Durch den Warentransport kamen Bauern, die bisher ausschliesslich im beschränkten lokalen Rahmen gelebt hatten, mit fremden Anschauungen und Bedürfnissen in Kontakt. Sie lernten die Sitten anderer Menschen und die Sachzwänge anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten ausserhalb ihres Erfahrungsbereiches kennen. Wie heute, so wirkte sich auch damals dieser Vergleich zugleich stimulierend und zersetzend aus. Die in Frage gestellte oder auch nur verunsicherte «Dorfkultur» reagierte – wahrscheinlich unter geistlicher Initiative – eher überreizt. An einem Beispiel wird das besonders gut sichtbar: an der Schärfe, mit der man jeden feier-

58 Erste Angaben zu dieser Frage CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 121f.

59 Das Warten auf die Waren bei Transportflauten verleitete die Säumer regelmässig zu Spiel und Trunk. Vgl. die Belege bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 123 Anm. 247.

59a Tiefsinnig J. BECKMANN, *Beyträge zur Oekonomie, Technologie, Polizey und Cameralwissenschaft* I, Göttingen 1779, S. 89: «Bares Geld hat einen Schein, der den blendet, der ihn nicht gewohnt ist, und der also den Bauern fast immer blendet.»

60 Die genauen Berichte des hl. Borromäus über die wirtschaftliche Situation der von ihm besuchten Pfarrgemeinden bestätigen dies deutlich, so besonders diejenigen des Hirtenbesuches von August/September 1581 (vgl. *Atti di S. Carlo riguardanti la Svizzera e suoi territori*, hg. von P. D'ALESSANDRI, Locarno 1909, S. 276ff.). Für Airolo wird zwar nur der Warentransport erwähnt («Incumbunt homines hujus paroeciae praecipue ad mercatarum et conducturam aequorum», S. 278). Aber bei anderen Gemeinden steht die landwirtschaftliche Tätigkeit an erster und der Warentransport an zweiter Stelle. So etwa Prato: «Homines hujus paroeciae praecipue ad culturam possessionum suarum et merces equis conducendas incumbunt» (a.a.O. S. 279; so auch für Faido, S. 282). Hundert Jahre später berichtete ein Leventineser Pfarrer aus Cavagnago in gleichem Sinne über die Verdienstmöglichkeiten der Talleute: zuerst Alpwirtschaft und Viehzucht, dann Ertrag aus Holz- und Kristallverkäufen und erst an vierter Stelle «qualche traffico in condurre di là de monti merci, et vettovaglie. Condotte delle medeme comesse da mercanti d'Italia» (G. RIGOLO, *Scandaglio storico dell'antico contado leponico, abgeschlossen im Jahre 1682*, Bellinzona 1886, S. 97).

täglichen Rodverkehr verbot und jede Verletzung dieses Verbotes verfolgte und bestrafte<sup>61</sup>.

- b) Hat das Säumergewerbe dazu beigetragen, die Bevölkerungsdichte der Passtäler zu erhalten? Hat es der Landflucht vorgebeugt? Dies ist einmal von Sombart behauptet worden, allerdings unter ausschliesslichem Hinweis auf niederdeutsche Verhältnisse<sup>62</sup>. Trifft diese Annahme auch auf unsere Passgebiete zu? Eine Beantwortung dieser Frage wäre heute verfrüht, weil die hierzu nötigen demographischen Untersuchungen noch fehlen. Es müssten dies insbesondere Forschungen sein, die im Rahmen eines Tales oder Strassennetzes die Bevölkerungsentwicklung in drei Gemeindearten vergleichend aufzeigen: einer ersten mit ausschliesslich landwirtschaftlicher Tätigkeit, einer zweiten mit Warenbeförderung als wesentlicher Nebenbeschäftigung und einer dritten mit Transportgewerbe als Haupttätigkeit der Bevölkerung<sup>63</sup>.
- c) Man kann sich auch fragen, ob eine Beziehung zwischen der Ausübung der Transporttätigkeit und der in unseren Passtälern herrschenden Wirtschaftsorganisation bestand, insbesondere, ob diese Tätigkeit den Übergang von der Natural- zur Geldwirtschaft beeinflusst hat. Ich bejahe diese Frage und meine, dass der Transportverkehr den Einbruch der Geldwirtschaft in die Bündner und Innerschweizer Berggebiete wenn nicht erst veranlasst, so doch sicher erleichtert und beschleunigt hat. Am Anfang dieser Entwicklung steht freilich die ausschliessliche Ausrichtung dieser Gebiete auf Alpwirtschaft und Viehzucht, unter Vernachlässigung des Feld- und insbesondere des Getreidebaues<sup>64</sup>. Diese Spezialisierung fällt

61 Vgl. den interessanten Fall, von dem P. LIVER im *Heimatbuch Thusus-Viamala*, Thusis 1973, S. 128, berichtet hat. Sehr ausführlich zu diesem Punkt die Statuti della Leventina 1713, cap. 141 (ordinazione per le feste), bes. Ziff. 5 und 8 (deutschsprachige Fassung in *Zeitschrift f. schweiz. Recht* 12, 1864, II, S. 138–139). Ähnliche Verbote aus dem 17. Jahrhundert zitiert O. LURATI, «Decreti sui preti e 'abusi' vari nella Pieve di Riva S. Vitale nel secolo XVII», *Folklore suisse* 60 (1970), S. 51f. J. BIELMANN, a.a.O. S. 126, bemerkt, dass zu Beginn des 19. Jahrhunderts am Gotthard das absolute (also auch die Strackfuhr betreffende) Verbot erlassen wurde, Transporte am Feiertag auszuführen.

62 SOMBART, a.a.O. II, S. 331. SOMBART beruft sich auf das bereits oben Anm. 59a erwähnte Werk von J. BECKMANN (bes. S. 81ff. Welche sind die schicklichsten Nebengewerbe für die Landleute?). Aber auch BECKMANN wusste von einem einzigen Beispiel zu berichten, das zudem aus einer Gegend stammte (dem Deister, südwestlich von Hannover), in der der dürre, steinige Boden der Landwirtschaft abträglich war. Unter diesen Umständen war aber das Säumergewerbe die einzige effektive Einkommensquelle, und ohne sie «müsste diese Gegend eine weit geringere Volksmenge haben» (a.a.O. S. 91).

63 Für die Leventina könnten dies etwa die Gemeinden Chironico, Quinto und Giornico oder Airolo sein. Diese Frage ist noch gar nicht einbezogen im sonst wertvollen Aufsatz von M. FRANSIOLI, «Per una ricerca sulla demografia dell'Alta Leventina», in *Scrinium*, Locarno 1976, S. 99ff.

64 Dazu BERGIER, *Problèmes de l'histoire économique de la Suisse*, Bern 1968, S. 39ff.; DERS., «Le trafic» (zit. oben Anm. 27), S. 16–18; P. FELDER, «Ansätze zu einer Typologie der politischen Unruhen im schweizerischen Ancien régime», *SZG* 26 (1976), S. 324ff., bes. 335–337.



in den von uns untersuchten Passgebieten noch extremer als in den übrigen europäischen Berggebieten auf, weil einerseits die so wichtigen Märkte südlich der Alpen rascher (und also billiger) zu erreichen waren und andererseits die Spezialisierung mit dem Saumverkehr in direkter Beziehung stand. Die Ausrichtung auf Viehzucht und Alpwirtschaft war hier nämlich nicht nur eine Konzession an klimatische und geographische Verhältnisse gewesen. Sie bedeutete zugleich Privilegierung einer weniger arbeitsintensiven Tätigkeit, die Kräfte für das Transportgewerbe freilegte<sup>65</sup>. Im einzelnen wird es schwierig sein, eine genaue Grenze zwischen einer bereits konsolidierten geldwirtschaftlichen Struktur und der Beibehaltung des Prinzips der Selbstversorgung zu ziehen. Man wird wohl nach Perioden und Gebieten unterscheiden müssen, man wird aber nicht bestreiten können, dass das Transportgewerbe überall die Grundlagen der naturalwirtschaftlichen Organisation verändert, gelockert und manchmal auch zerstört hat.

- d) Selten waren Geschäftsleute und Gemeindegäuer gleicher Ansicht über die Organisation des Transportes. Man kann eher sagen, dass eine Welt zwischen dem von den Säumer-Bauern nach Möglichkeit noch beanspruchten Transportmonopol und der von den bürgerlichen Unternehmern lauthals postulierten «Passfreiheit» lag.

Bis ins 19. Jahrhundert war es Ersteren gelungen, sich am Transportgewerbe zu beteiligen: in einem nach Einfuhr des Strackverkehrs freilich immer beschränkteren Rahmen und zu Bedingungen, die immer einseitiger diktiert wurden. In diesem Sinne waren die Säumer-Bauern, von denen ich berichtete, zweifellos Werkzeuge der frühkapitalistischen Produktion gewesen.

Im 19. Jahrhundert änderte sich aber die Szene schlagartig. Als die bürgerlichen Unternehmer – nach erfolgreicher industrieller und Transportrevolution – daran gingen, ihre wirtschaftlichen Pläne kompromisslos in die Wirklichkeit umzusetzen, war die Sache für die ländliche Bevölkerung meist verloren. Sie klammerte sich an erworbene Rechte und Privilegien, an konstant befolgte Übungen, wurde aber brutal überrannt. Die Transportrechte wurden nach 1803 aus der bisherigen Gemeindeorganisation gelöst<sup>66</sup>, später – nach dem Bau der Kunst- und Kommerzialstrassen – eingeschränkt, am Ende noch entschädigungslos aufgehoben<sup>67</sup>. Auch dies

65 Für Uri J. BIELMANN, a.a.O. S. 84–87, 92, 121.

66 Ich verweise hier – nur im Sinne eines Beispiels – auf die langwierige Auseinandersetzung zwischen den alten vicini und den abitanti von Airolo betreffend Einkaufsmöglichkeit «nel possesso dei diritti del Theil». Sie begann im Jahre 1804 und wurde 1808 mit Beschluss des Kleinen und Grossen Rates zugunsten der Einwohner entschieden. Vgl. den Beschluss in *Processi verbali del Gran Consiglio ticinese 1807–1809*, S. 437f.

67 Einzelne Hinweise bei CARONI, «Dorfgemeinschaften», S. 104f. Durch ihren Aufhebungsbeschluss vollzog die Bundesversammlung «auch die Liquidierung des Säumerberufes» (ZIMPEL, a.a.O. S. 217).

erfolgte freilich nicht aus bösem Willen, noch weniger aus organisatorischem Versagen. Es war nur eine (aber eine notwendige) Folge der neuen Produktions- und Umsatzordnung, die wir als Kapitalismus bezeichnen. Sie entzog dem ländlichen Säumer jegliche Verdienstmöglichkeit. Sie erhöhte seine Abhängigkeit von der Stadt und anderen wirtschaftsstarken Zentren. Damit schuf sie objektiv die Bedingungen seines unrühmlichen Endes als billiger Fabrikarbeiter oder als resignierender Auswanderer.