

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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 9 (1967)

Artikel: Handel und Wandel in Chur vor 300 Jahren

Autor: Maissen, Felici

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-550493>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

Handel und Wandel in Chur vor 300 Jahren*

Von Kaplan Felici Maissen

Warenverkehr

Chur und Chiavenna waren die beiden Zentren und Knotenpunkte aller Transitstraßen über die Bündner Alpen. Sie bildeten damit die Schlüsselstellung des gesamten Warentransportes und des Reisendenverkehrs auf dieser Route, Chur eigentlich noch mehr als Chiavenna, denn Chur sammelte auch jenen Verkehr, welcher Chiavenna nicht berührte und über den Bernhardin ins Misox ging. Vom Norden her vereinigten sich die Hauptverkehrsadern wieder in der rätischen Metropole, nämlich die Wasserstraße Zürich–Walenstadt und der Verkehrsstrang aus der Bodenseegegend das Rheintal herauf. Der Kunkelspaß spielte nur eine bescheidene Rolle. Gelegentlich wurde er als Schleichweg benutzt, um den Zoll in Chur und an der Oberen und Unteren Zollbrücke zu umgehen. Doch dürfte diese Ableitung des Verkehrs für Chur nicht schwer ins Gewicht gefallen sein³¹⁹.

Nach dem großen Stadtbrand von 1464 bestätigte Kaiser Friedrich III. der Stadt Chur nebst anderen kaiserlichen Privilegien auch das sogenannte *Niederlagsrecht*³²⁰. Niederlagsrecht ist die Befugnis, vom Transport bestimmte

Abgaben zu verlangen und einzuziehen. Es unterscheidet sich nur dem Namen nach von einer Steuer oder dem Zoll, darf aber nicht verwechselt werden mit dem Lagergeld oder der Lagergebühr. Diese Lagergebühren wurden für Waren, die längere Zeit im Kaufhause blieben, erhoben³²¹.

Die Gebühren und Taxen, die auf Grund des Niederlagsrechtes erhoben wurden, heißen *Niederlagsgeld*, oft auch *Hausgeld* oder *Umgeld*. Das Privilegium des Niederlagsrechtes zog sich die Stadt in Form des *Niederlagszwanges* zu Nutzen. Daher besaß Chur nebst dem Zollhaus auch das *Kaufhaus*. Der *Niederlagspflicht unterlagen alle Speditionsgüter*. Für das Getreide befand sich im Kaufhaus eine eigene Abteilung, das Kornhaus, ebenso für den Wein das sogenannte Weinhaus.

Für die Abwicklung des Transportes in Chur wurden verschiedene Ämter geschaffen. Der *Hausmeister* hatte den Verkehr im Kaufhaus zu beaufsichtigen, damit nichts veruntreut werde. Ein eigener Beamter, der *Weinmesser*, hatte dafür zu sorgen, daß von allem durchgeführten Wein das Umgeld, entsprechend der jeweiligen Menge, entrichtet werde. Nur für Selbstgebrauch der Stadt bestimmter Wein

* Die Abkürzungen zur Quellen- und Literaturangabe siehe Bündner Jahrbuch 1963, S. 76.

³¹⁹ Zum Kunkelspaß BM 1962, 127–143.

³²⁰ «Bekennen und tan kund offenlich mit disem Briefe allen denen, die in sehen oder horn lesen, daz fur uns kommen ist unser und des reichs lieben getrewen burgermaisters, rates, burger und gemeinde unser und des heiligen reichs statt zu Chur erber bottschaft und hat uns von iren wegen zu erkennen gegeben, wie die obgenannten von Chur mit manigerlay gnaden und freiheiten von uns und unseren vorfarn am reiche, romischen keysern und kunigen loblich be-

gnadet und gefreyet wern, nemlich daz sy sich burgermaister und rate schreiben und nennen mugen und dafur von menlich gehalten werden sollen, daz sy auch ein kauffhauss oder nyderlag in derselben statt halten und daun alle geniess und ge rechtikeit haben und aufnemen mugen, als die von Costenntz von irem kauffhaus und nyderlag haben, nemen und gebrauchen...» Kaiserliches Privileg vom 28. Juli 1464. Abgedruckt in Fritz Jecklin, Materialien zur Standes- und Landesgeschichte Gem. Drei Bünde, II. Teil, Texte, 1909, S. 2.

³²¹ Stephan Buc, Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens. Der Churer Gütertransit im 17./18. Jahrh. 1917. S. 26, 30.

zahlte kein Umgeld oder Niederlagsgeld. Dann gab es einen *Waagmeister* bzw. *Reiswaagmeister*. Diesem oblag es, den Reis und andere Transitgüter zu wägen und darauf zu achten, daß die Fuhrleute die Güter vor dem Kaufhaus abluden. Ihre entsprechenden Aufgaben hatten auch der *Kornmesser*, der *Salzmesser*, der *Heuwäger* und der *Zoller*. Die *Fackinen* halfen, die Güter auf- und abzuladen und sie im Kaufhause zu versorgen. Die wichtigste Funktion im Transportwesen übten die *Faktoren* (Speditoren, Güterfertiger) aus. Da der Kaufmann ungefähr seit Ende des Mittelalters meist nicht mehr selber seine Transitgüter begleitete, übernahmen die Faktoren die Spedition der Güter. Die Faktorei scheint ein ziemlich einträgliches Geschäft gewesen zu sein. Die Faktoren rechneten mit der Stadt wegen Zöllen und Niederlagsgeldern ab, zahlten die Fuhrleute aus, hatten bei Ankunft der Waren dieselben zu prüfen und waren überhaupt für den ganzen Transport verantwortlich³²². Sie durften aber keine eigenen Pferde und Zugtiere halten, um die Fuhrleute nicht zu konkurrenzieren. Um 1669 wurden vor dem Stadtrat diesbezügliche Klagen laut, nämlich daß die Faktoren «eigene Mehnen» hielten und Kaufmannsgüter selbst führten. Daher beschloß der Rat, ihnen dies «laut alten Ordnungen und Gesazen» zu verwehren³²³. Ende des 16. und anfangs des 17. Jahrhunderts sind folgende Faktoren von Chur bekannt: Hans Walser, Ambrosius Maßner, Hans Willi, Franz Rippa, Lorenzo Crollolanza und F. Böndi, Sprecher und Tscharner. Das wichtigste Speditionshaus von damals war das Walserische, welches 1590 40 % aller Transitgüter gefertigt hatte, nämlich 3750 Saumlasten. Im 17. Jahrhundert ging der Transit zurück und damit auch die Zahl der Speditionshäuser. Im Jahre

1687 werden als solche namhaft gemacht: Thomas Maßner, Daniel Maßner, Kaspar Paravicin und J. Walsers Erben. 1696 kommen noch R. Bavers Erben hinzu. Im 18. Jahrhundert waren die beiden Speditionshäuser Maßner und Bavier vorherrschend³²⁴.

Man spricht heute oft vom großen Beamtenapparat des Staates. Aber die kleine Stadt Chur hatte schon vor 300 Jahren nicht weniger als rund 60 *Stellen* oder *Ämter* zu vergeben. Da wir schon bei den Ämtern des Transitwesens sind, seien die übrigen Ämter, die die Stadt zu besetzen hatte, auch erwähnt. Im Wahljahr 1645 waren es folgende: Bürgermeister, Stadtvogt, Stadtrichter, Profektenrichter, Oberstzunftmeister, Stadtammann, Bannerherr, Stadthauptleute (zwei), Seckelmeister, Baumeister, Stadtwachtmeister, Pfleger (vier, je einer für St. Martin, St. Regula, Armeleutenpfleger und Sondersiechenhaus), Stadtschreiber, Gerichtsschreiber und Beibote, Stadtknechte (zwei), Läufer, zwei Meßmer (für St. Martin und St. Regula), zwei Bannwärter, ein Brunnenmeister und zehn Brunnenvögte (je einer für den Pfisterbrunnen, den Kaufhausbrunnen, den Schlafutzbrunnen, den Ochsen- und Storchenbrunnen, für die Brunnen zu St. Martin, im Süßen Winkel, bei den Rebleuten, am Ober- und am Untertor), fünf Torwächter (Obertor, Untertor, Metzgertürli, Maladersertürli, Totentürli). Ferner mußten gewählt werden: zwei Gantschätzer, fünf Fleischschätzer und zwei Straßenvögte. Im Jahre 1655 erscheint eine neue Stelle für die Fuhrleute, und von Zeit zu Zeit bis 1680 finden wir neue Stellen: den Totengräber, den Trompeter, einen Werkmeister und einen Brunnenvogt im Lürlibad sowie einen Aufseher oder Inhaber der Ziegelei. Aber erst 1682 tauchen im Verzeichnis die ersten Lehrer auf (Pfr. Scipio Vedrosi, 1684, Pfr. Saturnin Zaff, 1684), 1696 Mädchenschule (Val. Rebsteiner), 1697 deutsche Schule (Vinzens Schmid)³²⁵.

³²² Buc, a. a. O. 27–31, 54. — *Friedrich Pieth*, Bündnergeschichte, 182. — Der reiche Thomas Maßner, † 1712, hatte ein Speditionsgeschäft. Über ihn: *Pieth*, a. a. O. 266 ff. und J. A. Sprecher, Geschichte der Republik der Drei Bünde I. pol. Teil 1872, S. 101 ff. — Zu den Ämtern: STAC, Ämterbuch der Stadt Chur.

³²³ STAC Sp. Bd. 9, S. 334, Ratssitzung vom 15. April 1669. — Buc, 32.

³²⁴ Buc, 33. — Kaspar Paravicin aus dem Veltlin hat mit seinen drei Söhnen im Jahre 1651 um 300.— Kronen das Churer Stadtbürgerrecht erworben. Bündner Jahrbuch 1963, S. 71.

³²⁵ STAC Ämterbuch 1639–1799.

Zur Bewältigung des Transportes existierten die auf genossenschaftlicher Grundlage aufgebauten Transportverbände, die sogenannten *Porten*, eine Art Fuhrmannszunft der an der Transitstraße liegenden Gemeindegenossen. Die Obere Straße besaß vier (Lenz, Tinzen, Bivio und Vicosoprano) und die Untere Straße sechs solche Porten (Rhäzüns, Thusis, Schams, Rheinwald, St. Jakobstal und Misox). In der Stadt Chur existierte ein ähnlicher Transportverband³²⁶. Man unterschied *Rodfuhren* und *Strackfuhren*. Güter, die «rodpflichtig» waren und durch die Porten transportiert werden mußten, wurden an der Grenze jeglicher Rodgemeinde abgeladen und an die nächste abgegeben. Durch das vier- bzw. sechsmalige Verladen betrug die Transportdauer von Chur bis Chiavenna mehrere Tage. Auch die Waren konnten unter Umständen darunter leiden. Im Gegensatz dazu gingen die Strackfuhren direkt ohne Umladen von einer Hauptstation zur andern. So herrschte auf den Bündner Paßstraßen ein reges Leben, besonders um die Wende des 16. Jahrhunderts, zur Zeit der Blüte des bündnerischen Transits, und in Chur kam es vor, daß die zahlreichen Pferdestallungen voll besetzt waren und noch viele Pferde unter freiem Himmel übernachteten mußten³²⁷.

Da die Kaufmannsgüter nach der Zahl der «Kolli» oder «Stücke» verzollt wurden, war es von Bedeutung, *wie schwer* diese einzelnen Stücke waren. Die betreffenden Vorschriften variierten öfters. Zudem herrschten nicht überall die gleichen Einheiten, so daß die damaligen Gewichtsvorschriften unmöglich nach unseren heutigen Einheiten genau errechnet werden können. Die natürliche Basis für die Errechnung des Transportgewichtes bildete damals die *Saumlast*, auch einfach «Saum» genannt. Der Saum bestand in der Regel aus zwei Teilen, «Stücke» genannt, damit diese dem Saumtier aufgebunden werden konnten. Die «Stücke» konnten ein Gewicht von 100 bis 300 Pfund aufweisen. 1657 verordneten die Bünde, daß die Güter nicht schwerer als höch-

stens zwei Zentner das «Stück», wie von altersher, verpackt werden dürfen. Das zulässige Gewicht der «Stücke» wird auch mit 20–22 Rupp angegeben. 1670 wurde das Maximalgewicht der einzelnen «Stücke» auf höchstens 15 Rupp festgesetzt. Ein Rupp war zirka 8,34 kg. In den Portenrechten auf der Septimerstraße des 16./17. Jahrhunderts ist ein Saum auf vier Zentner berechnet. Der Zentner war 100 Pfund, aber das Pfund variierte wieder von Ort zu Ort, ja von Gemeinde zu Gemeinde erheblich³²⁸.

Die *Fracht-* bzw. *Transporttaxen* wurden grundsätzlich von der Obrigkeit festgesetzt. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bewegten sich die Frachtlöhne auf der Strecke Chur–Chiavenna um drei Gulden pro «Stück» oder drei Batzen pro Rupp³²⁹.

Im Jahre 1671 setzten die Drei Bünde folgende Verordnung bezüglich der Frachtlöhne fest: Für jedes «Stück», das von Chur nach Chiavenna transportiert wird, soll den Säumern im Winter G. 3.–, im Sommer aber G. 3,32 bezahlt werden. Die «Stücke» dürfen nicht schwerer als 15 Rupp sein. Für die Transporte von Chiavenna nach Chur gelten folgende Ansätze: für Seifen, Weinbeeren, Käse, Wetzsteine, Öl und Legeln 4 G. das Stück. Für Pomeranzen und «Cibeth» 3 G. das Stück. Für Seiden und Früchte G. 3,30 pro Stück. Tuch- und Baumwollballen G. 4.– und Sammetkisten G. 4,30, jedoch dürfen die Ballen und Kisten nicht schwerer sein als bisher, «gestalten solche ein Roß kommlich tragen möge». Wenn nun die Säumer die «Stücke» ordentlich und zur rechten Zeit, laut Fuhrbrief, von Chur nach Chiavenna oder umgekehrt, hiemit von einer Suste zur anderen liefern, sollen die Faktoren verpflichtet sein, sie mit «gutem gangbarm Geld» zu bezahlen, «wie es zu Chur gangbar und geläufig ist». Der erste Säumer, der sich bei den Faktoren anmeldet, soll die Stücke laden. Diesem nachzukommen sind die Herren Faktoren sowohl zu

³²⁶ Buc, 35 f.

³²⁷ Buc, 36 f.

³²⁸ Buc, 40 f. — Fr. Pieth, Bündnergeschichte 1945, S. 558 f.

³²⁹ Buc, 44.

Chur als zu Chiavenna unter Strafe von fünf Kronen verpflichtet. Die Bußengelder fallen zur Hälfte der Ortsobrigkeit und zur Hälfte dem Säumer zu³³⁰. Zu den Transportkosten kamen noch die Abgaben in Chur: das Hausgeld (Niederlagsgeld), der Obertorer Zoll und der «Zoll Gemeiner Drei Bünde»³³¹.

Für Tiere und Viehherden, die außer Landes geführt wurden, zahlte man kein Hausgeld (Umgeld). Hingegen wird ein «Judenhausgeld» in den Tarifen aufgeführt. «Ein lebendiger Jude soll dem Hausmeister 30 $\frac{3}{4}$ Kreuzer zahlen, für einen toten Juden sollen 6 Gulden entrichtet werden»³³².»

Da die Abgaben nach der Anzahl der «Stücke» berechnet wurden, lag es im Interesse des Kaufmanns, diese so schwer wie möglich zu machen. Anderseits gereichte es dem Zollherrn, dem Fuhrmann und dem Faktor zum Vorteil, wenn die Stücke leichter waren. So kam es nicht selten zu Differenzen. Als man zum Beispiel 1676 in Chur die Stücke gewogen hatte, fanden sich darunter solche, die für eine Saumlast zu schwer waren. Die Schuldigen mußten die Buße entrichten; die Stücke wurden ausgepackt und zerkleinert und durften erst dann weiter befördert werden³³³.

Welche Waren wurden in Chur verladen? Wollen wir nachsehen, was diese Kisten und Ballen enthalten, so nehmen wir so eine Liste des Hausgeldtarifes her. Aus Italien nach Norden wurden laut einem Hausgeldtarif von 1578 geführt: allerlei Tücher, Baumwolle, Sammet, Damast, Seide, Schamlot, Spezereien, Safran, Zucker, Mandeln, Schwefel, Triax, Harnische, glatter und rauer Wetzstein, Feigen, Dattelkerne, Gummi, Barchent, Baumöl, Loröl, ein Saum Unz Gold, Glasdrucken, Käse, Papier, Seife, Quecksilber, Salpeter, Brasilienholz, Korn, Reis, Alat, Weinstein, Orangen, Zitronen, Lorbeer, Marra, Granatäpfel, Capari, Kastanien und allerlei Früchte. Für

den Transport nach Italien wurden in Chur umgeladen: Metalle, wie Zinn, Messing, Draht, Blech, Wachs, Leder, Farbstoffe, Federn, englische Wolle, deutsche Wolle, rauhe Leinwand, Sensen, Schaufeln, Eisen, Unschlitt, rauhes Kupfer, Heringe, Blattblei, Stockfisch, Madalenakraut, Käse, Zwilch, Blei, Schmalz. Im Hausgeldtarif von 1628 finden wir noch die Waren nach Italien: Roßhaar, eisernes Geschirr, Zungen, Bocasini, deutscher Wein.

Ferner wurden in Chur laut Zolliste des 16. Jahrhunderts verzollt (bzw. verhausgeldet) die Waren: Harnische, Hellebarden, englische Wolle, Baretkisten, Senakraut, ein «Saum Berkifaß», Bruschleder, Kupferdraht, «ein Saum Blechfaß», Zinnober, Sergen, Spitta, Platteisen, Bettfedern, Honig. Aus einer Zolltabelle von 1628 erfahren wir noch folgende bisher nicht genannte Waren: Büchsen, blaue Farbe, Bosceneisen, Bücher, Bantofelholz, Brot, Carnesin, Enzian, Endich (Indigo), Eschen, Fische, Fischschmalz, Füm, französische Wolle, Galläpfel, Glaswaren, Hanf, hölzerne Schüsseln und Teller, Klingen, Kordovanleder, Kachelwaren, Loden, Mandeln, Mühlsteine, Majolikaschüsseln, Nörlinger, Obst, Oliven, Rusch, Rohr aus Italien, Roßschwanz, rheinisches Tuch, Stacheln, Speck, Scherwitz, Stockfisch, Schnecken, Schweinefleisch, Rindfleisch, dürres Obst, Schilf, Sprit, Trumphen, Winterthurer Bändeli, Zinngeschirr, Zobel. Dazu kamen natürlich noch als Massengüter: Getreide, Salz, Reis und Weine.

Unter den nach Italien durchgeführten Waren befanden sich vor allem die Erzeugnisse des Leinwandgewerbes, tierische Erzeugnisse (Leder, Fleisch, Wolle), Metalle und Metallerzeugnisse, Farbstoffe. Aus Italien nach Deutschland gingen besonders die Südfrüchte, Spezereien und Weine (Süßwein, Malvasier, Muskateller), Öle und Seidenwaren, Reis³³⁴.

Als Massengüter wurden Salz aus Tirol (Hall) und Bayern und Getreide aus Schwaben nach Italien transportiert und in Zeiten von Mißernten italienisches Korn nach Deutsch-

³³⁰ STAGR, geb. Landessachen B 2001 Bd. 2 1682–1699, S. 185 f. Abgedruckt im BM 1960 S. 196 f.

³³¹ Buc, 47.

³³² Buc, 54.

³³³ Buc, 42.

³³⁴ STAC, Zoll- und Hausgeld 17./18. Jahrh. Bd. F 69. — Buc, 48–62.

land. Veltliner (welscher Wein) wurde massenweise nach Chur verbracht und zum großen Teil dort verbraucht. Zeitweise durfte überhaupt kein Veltliner Wein ausgeführt werden³³⁵. Im Jahre 1649 erließ der Stadtrat eine sogenannte Weinumgeldordnung. Seit einigen Jahren hätte man keine richtige Weinrechnung mehr aufnehmen können wegen Unterschlagungen bei großen und kleinen Weinhandlern. Überdies seien die verordneten Rechenherren, nebst ihrer Mühe und Arbeit, noch von «Etwelchen mit Streit und Gezänck ungelegenheit» worden. Deswegen sei ein jeder Wirt und Weinhandler strengstens verpflichtet, jeglichen in die Stadt eingeführten Wein durch die Weinmesser unter schweren Strafen messen zu lassen, damit die Stadt wegen des «gewöhnlichen Umpfennigs» (Weinumgeld) nicht zu kurz komme³³⁶.

Massengut war auch der *Reis*, der in Chur von den Reiswaagmeistern abgewogen wurde, damit das Hausgeld berechnet werden könne. Hier nannte man aber die Gebühr nicht Hausgeld, sondern Waaggeld oder Waaggebühr. Selbst in schlechten Transportjahren registrierte man in Chur eine beachtliche Menge durchgeführten Reises, nämlich 1666 1545 Fässer, 1667 906, 1670 927 und 1674 856 Fässer. 1666 386 Gulden Zollertrag, 1667 226 Gulden, 1670 123 Gulden, 1674 214 Gulden³³⁷.

Der Gütertransit erlebte in Chur seine *höchste Blüte* gegen Ende des 16. und anfangs des 17. Jahrhunderts. Die Menge der Speditionsgüter, die durch Chur ging, betrug im Jahre 1580 7975 Saumlasten, 1590 waren es 9282 Saum und 1601 14 321 Saum. Eine Saumlast war $3\frac{1}{2}$ Zentner schwer. In diesen Ziffern ist weder der Wein- noch Salztransport enthalten und nur ein Teil des Getreidetransits und nur jene Güter, die von Deutschland nach Italien und umgekehrt gingen, inbegrif-

fen³³⁸. Ein anschauliches Bild der in Chur umgeladenen Gütermenge während des Jahres 1610 bietet die noch erhaltene Zolliste. Demnach wurden durch Chur spediert:

Nach Italien: 1458 Saum Krämereien, 1534 Saum «War, grobe War, allerlei War», 30 Saum Bettleinen und Bettfedern, 428 Saum Leinwand, 68 Saum Zwilch, 28 Saum Drilch, 1 Saum Winterthurer Bändeli, 43 Saum Schürlitz (= Barchent), 4 Saum Stuchen, 226 Saum Packgüter, 228 Saum Zinn, Zinnblech, 90 Saum Kupfer, 7 Saum Blech, 5 Saum Eisen, 50 Saum Schaufeln, 87 Saum Sensen, 191 Saum Fett, 22 Saum Leder, $16\frac{1}{2}$ Saum Wolle, 41 Saum Pfeffer, 10 Saum Zucker, 5 Saum Weizen, 13 Saum Fastenspeisen, 5 Saum Röti, 8 Saum Tüchlin.

Nach Deutschland wurden unter anderem befördert: 1009 Saum Früchte, 934 Saum «War, reine War, grobe War», 304 Saum Seiden, Seidenwaren, 88 Saum Tuch, 3 Saum Baret, 217 Saum verschiedene Güter, 44 Saum Reis, 30 Saum Weinbeeren, 12 Saum Käse, 7 Saum Fastenspeisen, 3 Saum Capari, 19 Saum Öl, 36 Saum Baumöl, 37 Saum Lorbeer, 9 Saum Wetzsteine, 6 Saum Klingen, 4 Saum Majolikageschirr³³⁹.

Im Zeitraum, dem wir bisher unsere Aufmerksamkeit geschenkt haben (1645–1675), war der Gütertransport gegenüber früher bedenklich zurückgegangen und erreichte kaum mehr die Hälfte des früheren Glanzes. Schuld daran waren die *Bündner Wirren* und der *Dreißigjährige Krieg* und die daraus entstandenen verlotterten *Straßenverhältnisse* und auch zum Teil die nicht immer glücklichen *verkehrspolitischen Maßnahmen der Drei Bünde*³⁴⁰.

Als die Stadt Kempten in Bayern 1650 die Stadt Chur um ein Darlehen zur Ablösung einer Kriegsschuld ersuchte, entschuldigte sich Chur mit dem Hinweis auf die leere Stadtkasse und daß «während des Krieges der Han-

³³⁵ Fritz Jecklin, Materialien zur Standes- und Landesgeschichte Gem. Drei Bünde I. Teil, Regesten, 1907, S. 414 Nr. 1778.

³³⁶ STAC Z 45, Bd. 2, S. 1016 f.

³³⁷ STAC Reisrodel der Stadt Chur 1666–1799, Band F 22, nicht paginiert.

— —

³³⁸ Buc, 80.

³³⁹ a. a. O. 58.

³⁴⁰ a. a. O. 104, 112.

del stillgestanden, Zölle und Einkommen zurückgegangen» seien³⁴¹.

Die *Landstraßen* lagen im argen und waren jetzt mehr denn je von Straßenräubern gefährdet. Der Unterhalt der Straßen oblag den Gemeinden, und gegen die Herrlichkeit der Gemeindesouveränität richteten die Bünde nicht viel aus. Um 1670 verwüstete der Rhein die Reichsstraße bei Maienfeld. Die Maienfelder verlangten von den Bünden die Ausbesserung der Straße. Diese wollten die Sache vor die Gemeinden bringen, aber die Maienfelder wehrten sich dagegen³⁴².

Zu den *verfehlten Maßnahmen* der Bünde zählt auch der Umstand, daß sie bestimmten, die Verzollung nach «Stücken» vorzunehmen und daß diese kleiner verpackt werden sollten. Die «Stücke» durften nicht schwerer als eine halbe Saumlast sein. Da die Kaufleute sie möglichst schwer zu machen versuchten, um möglichst wenig Zoll zu zahlen, entstanden leicht Konflikte zwischen den Kaufleuten und «Gemeinen Landen»³⁴³. Anno 1653 z. B. erhoben sich Klagen, daß die Handelsleute, besonders die St. Galler, ihre Kaufmannsstücke zu schwer verpackten und daß man an den Zollstätten daran gehe, diese eigenmächtig zu «zerkleinern». Durch ein Ausschreiben an die Gemeinden ersuchte der Bundestag, dies nicht zu tun, da sonst zu befürchten sei, daß die Kaufherren ihren Güterverkehr auf andere Straßen leiten würden³⁴⁴.

Im Jahre 1668 verboten die Bünde wieder, die Kaufmannsstücke über 15 Rupp schwer zu fertigen. Bei 16 Rupp mußte man 1 fl. und bei $16\frac{1}{2}$ Rupp $1\frac{1}{2}$ fl. Buße entrichten. Das Verbot erzeugte den größten Unwillen der fremden Handelsleute. Die St. Galler Kaufleute entsandten einen Vertreter ihres Handelsstandes auf den Bundestag zu Davos 1670.

³⁴¹ STAC Ratsakten, Bürgermeister und Rat der Stadt Chur an Bürgermeister und Rat der Stadt Kempten vom 13. März 1650.

³⁴² Buc, 105 f. — Fr. Pieth, Bündnergeschichte 1945, S. 238 f.

³⁴³ Buc, 98.

³⁴⁴ Fr. Jecklin I, a. a. O. S. 412, Nr. 1769.

Dieser erwirkte die Erlaubnis, die Stücke bis auf 18 Rupp schwer zu machen. Aber das dauerte nicht lange, und der Streit erneuerte sich. Die «überschweren» Stücke mußten neben dem doppelten Zoll noch eine empfindliche Buße bezahlen. Oft wurden die zu schweren Stücke auch «arrestiert» und lagen zu Chur oder Chiavenna zum Schaden der Kaufleute aufgehäuft. Unter diesen Umständen ist nicht zu verwundern, daß die Kaufleute sich nach anderen Verkehrswegen umsahen. Im Gotthard fanden die Bündner Pässe gerade zu dieser Zeit ihren gefährlichen Konkurrenten³⁴⁵. In dieser Konkurrenz gereichte das alte, überlebte bündnerische Portenwesen mit dem umständlichen vier- bis sechsmaligen Umladen zwischen Chur und Chiavenna ebenfalls nicht zum Vorteil.

Überdies wurden die Warentransporte zu dieser Zeit oft durch Epidemien und Seuchenzüge gehemmt. Die Gesundheitsämter zu Chiavenna, Mailand oder Venedig, Lindau oder Zürich forderten strenge Maßnahmen gegen Verschleppung von Krankheiten. Vor allem mußte anhand sogenannter «Gesundheitsscheine» beglaubigt werden, daß die Waren aus seuchenfreien Gebieten stammten. Oder die Güter lagen wochenlang in den Quarantänelagern herum. Personen und Viehherden, die aus seuche verdächtigen Gegenden kamen, wurden zurückgewiesen³⁴⁶.

Gelegentlich genügte ein geringfügiger Anlaß, um den Warentransport einzuschränken, so beispielsweise 1663, als Zürich den Weintransport nach dorthin kurzerhand untersagte, da «nicht nur der Veltliner», sondern auch der Wein bei ihnen «gut geraten sei»³⁴⁷.

Um den Güterverkehr wieder etwas zu beleben, versuchten es die Bünde mehrmals mit

³⁴⁵ Buc, 96, 98 f.

³⁴⁶ STAC Ratsakten, Bürgermeister und Rat Lindau an Bürgerm. und Rat Chur am 25. Okt. 1650. — Dasselbst, Deputati della sanità Chiavenna an den Bürgermeister und Rat der Stadt Chur am 29. Jan. 1666. Ferner die Ratsakten daselbst, 16. Juni, 17. Juli, 23. Juli, 1. Aug., 13. Okt. 1666, 27. Febr., 4. März, 10. Okt., 28. Nov., 1. Dez. 1667, 5./15. Juli 1669.

³⁴⁷ STAC, Ratsakten, Bürgermeister und Rat Zürich an den Bürgerm. und Rat Chur am 7. Nov. 1663.

Zollreduktionen. Nachdem man z. B. 1655 durch eine Zollerhöhung bewirkt hatte, daß die italienischen Großhandelsleute Lorenzi und Anoni von den Bündner Pässen abgewichen waren, beschloß der Bundestag, ihnen eine Reduktion auf den Zoll zu gewähren, wenn sie ihre «ganze Condotta» aus Italien nach Deutschland und zurück durch Bünden führten, nämlich die Hälfte des Zolles zu Chur und zu Chiavenna nachzulassen und den dritten Teil des bischöflichen Zolls³⁴⁸.

1657 beklagten sich die Lindauer Faktoren über den zu hohen Zoll zu Chiavenna. Die Bünde antworteten, sie würden einen «gebührenden Nachlaß gewähren», wenn sie alle ihre Waren durch Bünden spiedieren würden. Auch Zürich wurde 1659 in ähnlicher Weise begünstigt. Aber der gewünschte Erfolg blieb aus. 1662 sahen sich die Bünde veranlaßt, bei Zürich und Lindau vorstellig zu werden, da der Transit durch diese Kaufleute einfach nicht anwachsen wollte. Sie stellten in Aussicht, den «Zoll wieder auf den alten Schrott zu richten», wenn die Bündner Pässe nicht in vermehrtem Maße benutzt würden. Der Erfolg blieb auch hier aus. In Chur beklagte man sich, daß die Sendungen immer abnehmen und die «Stücke» schwerer würden. 1664 wurde das Zollprivileg für Zürich und Lindau wieder zurückgezogen³⁴⁹.

Im Jahre 1661 ersuchten die italienischen Kaufleute, die Zölle herabzusetzen oder dann die Kaufmannsgüter schwerer als 16 Rupp verpacken zu dürfen. Der bündnerische Bundestag beantragte den Gemeinden, dem Gesuch zu entsprechen, falls die Handelsleute versprechen, alle italienischen Transitgüter über die Bündner Pässe zu führen³⁵⁰. Und 1666 stellte die Stadt St. Gallen ebenfalls das

Begehr an die Drei Bünde, zwei Drittel des Zolles zu erlassen³⁵¹. Ebenfalls ersuchte Mai-land im folgenden Jahr um einen Zollnachlaß für ihre Handelsleute, was gewährt wurde³⁵². Es sei hier noch erwähnt, daß der Churer Zoll oder Obertorer Zoll Eigentum des Bischofs war. Seit Ende des 16. Jahrhunderts zog die Stadt als Pächterin und seit 1716 bzw. 1726 als Eigentümerin diesen Zoll ein³⁵³.

Gelegentlich versuchte man, *den Zoll zu umgehen*. Daher wurden die Weinmesser 1651 vom Stadtrat angewiesen: «... wegen des Zolls männiglichen zu ermahnen, damit selbiger ohne Abgang gem. Stadt bezahlt werde, item alle Fremden, so Wein hinweg führen erinnern, man werde niemand passieren lassen, er habe denn zuvor ein Wahrzeichen von dem Zoller, daß er den Zoll bezahlt habe³⁵⁴». Um 1642 verweigerten Prättigauer Säumer den Churer Zoll. Der Stadtrat bestritt, sie hätten mehr Rechte als andere «Pundtsleute», es sei denn, sie seien imstande, «etwas Befreiung oder Convention hierüber uff und für ze wisen³⁵⁵». Zehn Jahre später wiederholen sich vor dem Stadtrat die gleichen Klagen. Diesmal schickte die Stadt ihren Schreiber, Beeli, zum Bischof, dem eigentlichen Zo!lherrn, damit dieser helfe, gem. Stadt den Zoll zu «mantenieren»³⁵⁶.

Ein gewisser Weinhändler Jakob Wild von Thusis versuchte um 1659, mit seinem Wein unverzollt auf Flößen durchzukommen. Der Stadtrat ließ daher an der Landquart und an der Tardisbrücke nachforschen, wieviel Wein er «auf Flößen und auf Wägen» transportiert habe, damit die Stadt das gesetzliche Hausgeld nicht verliere. Jakob Wild weigerte sich aber energisch, Zoll und Hausgeld zu entrichten. So

³⁴⁸ Jecklin I. a. a. O. S. 415, Nr. 1781. — J. Lenggenhager, Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens mit bes. Berücksichtigung des Postwesens, 1911, S. 74.

³⁴⁹ STAGR, Landesakten A II LA 1, Schreiben Zürichs in Zollangelegenheit vom 10. Jan. 1663. Schreiben der Stadt Lindau und deren Faktoren vom 1. Juli 1663. Schreiben Zürichs vom 3. Juli 1664 und der Lindauer Faktoren vom 8. Aug. 1664.

³⁵⁰ Jecklin I. a. a. O., S. 424, Nr. 1818.

³⁵¹ a. a. O., S. 432, Nr. 1845.

³⁵² a. a. O. 433, Nr. 1849, 1850. — Buc 69—73, 85—88, 96, 98 f.

³⁵³ Nach F. Pieth, Bündnergeschichte 1945, S. 183, kaufte die Stadt den Zoll 1716, nach Buc a. a. O., S. 71, erst 1726.

³⁵⁴ STAC Sp. Bd. 6, S. 109, vor dem Rat am 16. Dez. 1651.

³⁵⁵ STAC Sp. Bd. 5, S. 78, zum 13. Mai 1642.

³⁵⁶ STAC Sp. Bd. 6, S. 129.

beschloß der Stadtrat zwei Jahre später, seinen Wein zu konfiszieren, sofern solcher nochmals durchgeführt werden sollte. Offenbar gelang es ihm zwei Jahre später, 1663, einen solchen Weintransport zu kapern, und Wild beschwerte sich über die Beschlagnahme seines Wein- und Käsetransportes auf Flößen. Ebenfalls beklagte er sich über das Hausgeld für Wein, «so er umb den Graben auf den Wägen führen lassen thut», da er 2 Batzen pro Saum habe geben müszen³⁵⁷.

Bald darauf hören wir wieder von Reisendungen, die unverzollt auf Flößen rheinabwärts befördert worden seien³⁵⁸. Einige Jahre später, 1678, hatte es der Stadtrat mit den Schwyzern zu tun, die den «alten Zoll» verweigerten. Daher schickte er den Zoller Finer nach Sargans zum Landvogt mit den entsprechenden Vorstellungen. Im gleichen Jahre gaben gewisse Roßhändler den Stadtvätern zu schaffen, und diese faßten den Beschuß, den Roßhändlern «in der Gebühr zu begegnen, und weilen man solchen niemahl hat gheißen, hierdurch zu fahren», sollen die Zoller gewissenhaft alle Pferde notieren, damit kein Zoll entzogen werde³⁵⁹.

Anderseits hatten aber auch die Churer Faktoren probiert, mit ihren Transporten von der ordentlichen Transitstraße abzuweichen und «durch das Domleschg» zu ziehen, wogegen sich sofort die Portengemeinde Rätzüns erhob³⁶⁰.

Im Jahre 1663 ließ der Stadtrat eine Menge am Obertor aufgestapelter Kaufmannsgüter der Zollverweigerer ins Kaufhaus verbringen, damit diese nicht verderben oder gestohlen würden³⁶¹. Im Herbst 1676 beschloß die Stadtbehörde im Einvernehmen mit den drei Bun-

³⁵⁷ STAC Sp. Bd. 8, S. 17, Ratsversammlung vom 3. Mai 1659, und S. 119 zum 7. Mai 1661.

³⁵⁸ STAC Sp. Bd. 9, S. 236, zum 19. Nov. 1667.

³⁵⁹ STAC Sp. Bd. 11, S. 208, 214 zum 13. Sept. und 24. Sept. 1678.

³⁶⁰ STAC Ratsakten vom 5./15. Jan. 1666, Landrichter und etwelche Räte des Oberen Bundes zu Tamins an den Bürgermeister und Rat der Stadt Chur.

³⁶¹ STAC Sp. Bd. 8, S. 247 f.

deshäuptern und den Faktoren, eine «gewisse Ordnung» zu erlassen, um der Zollentziehung ein Ende zu bereiten³⁶².

Mit Ende des 17. Jahrhunderts begann der Gütertransit wieder anzusteigen. Das Anwachsen hielt, kurze Rückschläge ausgenommen, während des 18. Jahrhunderts im allgemeinen an. In den Jahren 1763–1772 wurden in Chur durchschnittlich 14 145 Kolli oder «Stücke» jährlich durchgeführt. Für das Jahr 1781 wurden 15 600 Kolli registriert. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts betrug der Bündner Transit ungefähr 100 000 Zentner, wovon der größte Teil durch die Firma Jenatsch spedit wurde. Im Jahre 1856 erreichte der Bündner Transit seinen Höhepunkt mit 270 995 Zentnern.

In diesem Zusammenhang und zum Abschluß dieses Kapitels zitieren wir die Worte Stephan Bucs aus seiner grundlegenden Studie über die Verkehrsgeschichte: «Mit der Eröffnung des Mont Cenis und des Brenners erlitt der Bündner Transit einen schweren Abbruch, mit der Einweihung der Gotthardbahn 1882 wurde ihm der Todesstoß versetzt. – Seither warten die Bündner Täler auf eine zeitgemäße Verkehrseinrichtung; eine Ostalpenbahn soll den Comersee mit dem Bodensee verbinden und den Bündner Tälern ihre geschichtliche Bedeutung wieder zurückgeben³⁶³.»

Reisendenverkehr

Infolge ihrer geographischen Lage und ihrer politischen Bedeutung wies die Stadt Chur auch einen ansehnlichen Verkehr von Reisenden in ihren engen Gassen auf. In Chur versammelten sich die drei Bundeshäupter, oft auch mit einem Zuzug von mehreren Mitgliedern aus jedem der drei Bünde, mehrere Male im Jahre. Alle drei Jahre fanden hier die allgemeinen Bundestage der Drei Bünde statt. Die mehr als 60 Ratsherren, sozusagen ausschließlich Vertreter der bündnerischen Ari-

³⁶² STAC Sp. Bd. 11, S. 33 f., Ratsversammlung vom 29. Aug. und 1. Sept. 1676.

³⁶³ Buc 89–91.

stokratie und der wohlhabenderen Schichten des Volkes, kamen hoch zu Roß an. Auch andere reichere Leute, die über ein Pferd verfügten, reisten im Sattel. Dann bewegte sich ein bedeutender Verkehr von Fußreisenden durch die Gassen Churs: Wanderer, Krämer, Studenten, Pilger, Geschäftsleute, Gesandtschaften, Boten, Landstreicher und fremde Truppen. Das Reisen in Wagen und Kutschen war damals auf den holperigen, steinigen Straßen kein besonderes Vergnügen. Die Kutsche war in Bünden vor Ende des 18. Jahrhunderts kaum in Gebrauch. Von Chur abwärts bediente man sich auch häufig der Flöße auf dem Rhein, welche wöchentlich zweimal abzureisen pflegten. Sie wurden gewöhnlich von zwei bis vier Mann gerudert und von zwei «Matrosen» gesteuert. Zum Schutze gegen Sonnenhitze und Regen war auf einem Teil des Floßes ein Schirmdach angebracht. Hie und da mieteten ganze Familien oder Reisegesellschaften für sich allein ein Floß³⁶⁴.

Chur war auch *Gesandtenstadt*. Um diese Zeit residierte auf dem Hof der spanisch-mai-ländische Gesandte in der Person des Conte Francesco Casati, seit 1637 mit Unterbrechungen bis 1664, und von 1664 bis 1681 sein Verwandter Alfonso Casati und nachher Carlo Casati, aus einer lombardischen Adelsfamilie von Monza. Die Casati übten einen großen Einfluß aus auf die bündnerische Politik³⁶⁵. Zur Zeit des spanischen Erbfolgekrieges trafen in Chur ein der französische Gesandte de Graville, und der österreichische Gesandte, der in Rhäzüns wohnte, hatte natürlich auch viel in Chur zu schaffen. Mehrmals besuchten die venezianischen Gesandten die rätische Kapitale, ebenfalls die in Luzern residierenden päpstlichen Legaten. Die Ankunft eines solchen Diplomaten war immer mit einem vorgeschriftenen schwungvollen Zeremoniell verbunden. Die Bundeshäupter bezeichneten eine Delegation von mehreren angesehenen Herren, sie zu empfangen und zu bewillkommen. Ein solcher Diplomat reiste mit dem Gefolge von min-

destens einem Dutzend Bediensteten und ebensovielen Pferden. — Am 26. August 1658 reiste Fürstbischof Johann Flugi von Aspermont zu einer Firmungs- und Visitationsreise nach dem Oberland ab. In seiner Begleitung befanden sich zwei Domherren, ein Kaplan, ein Kämmerer und sechs weitere Diener, im ganzen eine Repräsentation von 12 Personen mit 10 Pferden³⁶⁶.

Gelegentlich kamen auch vornehme Herrschaften im Tragsessel in Chur an, so zum Beispiel 1697 die Herzogin von Parma mit ihren Hofdamen, um auf diese Weise sich weiter nach den Bädern von St. Moritz befördern zu lassen. Ihr Gemahl, der Herzog, mit dem männlichen Gefolge legte den gleichen Weg zu Pferd zurück³⁶⁷.

Die Reisenden waren auf die *Gasthöfe* angewiesen. Man darf aber das damalige Gasthofwesen bezüglich Reinlichkeit, Verpflegung und Komfort nicht etwa mit den Verhältnissen in einem heutigen bescheidenen Gasthaus vergleichen. Zur Illustration der Verhältnisse in einem ehemaligen Gasthof lassen wir einen Bericht des berühmten Humanisten Erasmus aus dem Jahr 1520 folgen. Vielleicht herrschten — mutatis mutandis — ähnliche Zustände auch noch 150 Jahre später und — wer will es bestreiten — auch in Chur. Geben wir Erasmus das Wort:

«Bei der Ankunft (in einem Gasthaus) wird man nicht begrüßt, damit es ja nicht den Anschein erwecke, als ob man froh wäre, wenn Gäste kämen, da dies als schmutzig und niedrächtig angesehen wird. Nachdem du lange genug geschrien hast, steckt endlich irgend einer seinen Kopf durch das kleine Fensterchen der geheizten Stube heraus, gleich einer aus ihrem Hause hervorschauenden Schildkröte. In solchen geheizten Stuben wohnen sie beinahe bis zur Sommersonnenwende. Diesen Herausguckenden muß man nun fragen, ob man hier einkehren könne. Schlägt er es nicht ab, so mag dir dies bedeuten, daß du Platz be-

³⁶⁴ J. Lenggenhager a. a. O. 95, 118.

³⁶⁵ HBLS II 503.

³⁶⁶ BAC Mappe 252, Bischöfliche Visitationsprotokolle, 26. Aug. 1658.

³⁶⁷ Lenggenhager 97.

kommen magst. Dein Pferd magst du nach Gutdünken behandeln, denn es ist kein Knecht da, der Hand anlegen würde. Hast du das Pferd besorgt, so begibst du dich in die Stube, so wie du bist, mit Stiefeln, Gepäck und Schmutz, denn diese Stube ist allen Gästen gemeinsam. Hier zieht man die Stiefel aus, bequeme Schuhe an und kann auch das Hemd wechseln. Die vom Regen durchnässt Kleider hängst du am Ofen auf und gehst, dich zu trocknen, selbst an ihn hin. Auch Wasser zum Händewaschen ist da, in der Regel aber so sauber, daß du dich nach einem anderen Wasser umsehen mußt, um die eben vorgenommene Waschung abzuspülen. Kommst du um vier Uhr nachmittags an, so wirst du doch nicht vor 9 Uhr speisen, nicht selten auch erst um 10 Uhr, denn es wird nicht eher serviert, bis alle Gäste da sind und sehen können, daß allen das Gleiche vorgesetzt wird. So kommen in demselben geheizten Raume häufig 80 oder 90 Gäste zusammen, Fußreisende, Reiter, Kaufleute, Schiffer, Fuhrleute, Bauern, Knaben, Weiber, Gesunde und Kranke. Hier kämmt einer sich das Haupthaar, dort wischt sich ein anderer den Schweiß ab, noch ein anderer reinigt seine Schuhe oder Reitstiefel, jenem stößt der Knoblauch auf, kurz, es ist ein Wirrwarr der Sprachen und Personen wie beim Turmbau zu Babel. Gewahren sie einen Fremden, der sich durch ein würdigeres Benehmen auszeichnet, so sind aller Augen dergestalt auf ihn gerichtet, als wäre er irgendeine Art neuen, aus Afrika hergebrachten Getieres; und selbst nachdem sie am Tische Platz genommen, sehen sie den Fremdling mit nach dem Rücken zugekehrten Antlitz und das Essen vergessend, beständig mit unverrückten Augen an. Etwas inzwischen zu begehrn ist nicht angängig. Wenn es schon spät am Abend ist und keine Ankömmlinge mehr zu hoffen sind, tritt ein alter Diener mit grauem Bart, geschorenem Haupthaar, grämlicher Miene und schmutzigen Gewande herein, läßt den Blick, still zährend, nach der Zahl der Anwesenden umhergehen und den Ofen desto stärker heizen, je mehr ihrer gegenwärtig sind, wenngleich die Sonne durch ihre Hitze lästig wird; denn es

bildet bei den Deutschen einen vorzüglichen Punkt guter Bewirtung, wenn alle vom Schweiß triefen. Öffnet nur einer, ungewohnt solchen Qualms, nur eine Fensterritze, so schreit man sogleich: „Zugemacht.“ Antwortest du: „Ich kann's vor Hitze nicht aushalten!“, so heißt es: „Such dir ein anderes Gasthaus!“ Und doch ist nichts gefährlicher, als wenn soviele Menschen, zumal wenn die Poren geöffnet sind, ein und denselben Qualm einatmen, in solcher Luft speisen und mehrere Stunden darin verweilen müssen. Nichts zu sagen von den Winden, die ohne Zwang nach oben und nach unten losgelassen werden. Von stinkendem Atem gibt es viele, die an heimlichen Krankheiten, wie zum Beispiel der so häufig vorkommenden Krätze leiden. Von solchen Kranken droht größere Gefahr als von Aussätzigen. Der bärtige Gany-med kommt wieder und legt auf sovielen Tischen, als er für die Zahl der Gäste hinreichend glaubt, die Tischtücher auf, grob wie Segeltuch; für jeden Tisch bestimmt er mindestens acht Gäste. Diejenigen, die mit der Landes-sitte bekannt sind, setzen sich, wohin es ihnen beliebt, denn hier ist kein Unterschied zwischen Armen und Reichen, zwischen Herren und Dienern. Sobald sich alle an den Tisch gesetzt haben, erscheint wieder der sauersehende Gany-med und zählt nochmals seine Gesellschaft ab und setzt dann vor jeden einzelnen einen hölzernen Teller, einen Holzlöffel und nachher ein Trinkglas. Wieder etwas später bringt er Brot, was sich jeder zum Zeitvertreibe, während die Speisen kochen, reinigen kann; so sitzt man nicht selten nahezu eine Stunde, ohne daß irgendwer das Essen begehrt.

Endlich wird der Wein von bedeutender Säure aufgesetzt. Fällt es nun etwa einem Gast ein, für sein Geld um eine andere Weinsorte zu ersuchen, so tut man anfangs, als ob man es nicht hörte, aber mit einem Gesichte, als wollte man den ungebührlichen Begehrer umbringen. Wiederholt der Bittende sein Anliegen, so erhält er den Bescheid: „In diesem Gasthause sind schon soviele Grafen und Markgrafen eingekehrt und keiner hat sich noch über meinen Wein beschwert; steht er dir nicht an, so suche dir ein anderes Gasthaus.“ Bald kommen mit

großem Gepränge die Schüsseln. Die erste bietet fast immer Brotstückchen mit Fleischbrüh, oder ist es ein Fast- oder Fischtag, mit Brühe von Gemüsen übergossen. Dann folgt eine andere Brühe, hierauf etwas von aufgewärmten Fleischarten oder Pöckelfleisch oder eingesalzenem Fisch. Wie der eine Musart, hierauf seistere Speisen, bis dem wohlgezähmten Magen gebratenes Fleisch oder gesottene Fische von nicht zu verachtendem Geschmack vorgesetzt werden. Aber hier sind sie sparsam und tragen sie schnell wieder ab. Am Tische muß man bis zur vorgeschriebenen Zeit sitzen bleiben, und diese, glaube ich, wird nach der Wasseruhr bemessen. Endlich erscheint der bewußte Bärtige oder der Gastwirt selbst; dann wird auch etwas besserer Wein herbeigebracht. Die besser trinken, sind den Wirten angenehmer, obgleich sie um nichts mehr zahlen als jene, die sehr wenig trinken; denn es sind nicht selten welche, die mehr als das Doppelte im Wein verzehren, was sie für das Gastmahl bezahlen. Es ist zum Verwundern, welches Lärm und Schreien sich erhebt, wenn die Köpfe vom Trinken warm werden. Keiner versteht den anderen. Häufig mischen sich Possenreißer und Schalknarren in diesen Tumult und es ist kaum glaublich, welche Freude die Deutschen an solchen Leuten finden, die durch ihren Gesang, ihr Geschwätz und Geschrei, ihre Sprünge und Prügeleien solch ein Getöse machen, daß die Stube dem Einsturz droht und keiner den anderen hört. Und doch glauben sie, so recht angenehm zu leben, und man ist gezwungen, bis in die tiefe Nacht hinein sitzen zu bleiben. Ist endlich der Käse abgetragen, der ihnen nur schmackhaft erscheint, wenn er stinkt oder von Würmern wimmelt, so tritt wieder jener Bärtige auf mit der Schreibtafel an der Hand, auf die er mit Kreide einige Kreise und Halbkreise gezeichnet hat. Diese legt er auf den Tisch hin, still und trüben Gesichts wie Charon. Die das Geschreibe kennen, legen und zwar einer nach dem Anderen das Geld darauf bis die Tafel voll ist. Dann merkt er sich diejenigen, die gezahlt haben und rechnet im stillen nach; fehlt nichts an der Summe, so nickt er mit dem Kopfe. Niemand beschwert

sich über eine ungerechte Zche; wer das täte, der würde alsbald hören müssen: „Was bist du für ein Bursche?“ Wünscht ein von der Reise Ermüdeter gleich nach dem Essen zu Bett zu gehen, so heißt es, er solle warten, bis die übrigen sich niederlegen. Dann wird jedem sein Nest gezeigt und das ist weiter nichts als ein Bett, denn es ist außer den Betten nichts, was man brauchen könnte, vorhanden. Die Leintücher sind vielleicht vor sechs Monaten zuletzt gewaschen worden³⁶⁸.»

Die Post

Im alten Freistaat der Drei Bünde war die Post nicht Regal des Staates. Die weitgehende Autonomie der Gemeinden und auch der Porten hätte eine solche Schmälerung ihrer förmlich monopolisierten Transportrechte auch nicht geduldet. Das Postwesen erscheint anfänglich in der Form von Briefboten, die nur gelegentlich und unregelmäßig zwischen privaten und amtlichen Absendern und Empfängern verkehrten. Aus diesen Gelegenheitsposten gingen die eigentlichen Posten hervor. Schon 1497, unter der Regierung Kaiser Maximilians, ging ein Stafettenkurs von Mailand über die Bündner Pässe und Feldkirch nach Innsbruck. Im 16. Jahrhundert werden die Botenkurse zahlreicher. Wöchentlich langte der berittene Brief- und Paketbote von *Lindau* auf seinem Kurs nach Mailand in Chur an, und jede Woche traf er dort auf seinem Rückweg ein. Am Montag um die Mittagszeit trat die sog. *Lindau-Mailändische Messagerie* die Reise an und überquerte den See mitsamt den Pferden bis Fußbach in zwei Stunden. In Feldkirch wurde übernachtet, und die zweite Nacht verbrachte der Lindauer Bote mit seiner Begleitung in Chur. Hier wurde alles auf Saumpferde geladen³⁶⁹. Dem Lindauer Boten schlossen sich oft auch Reisende an, die sich seiner Führung anvertrauten. So zog denn eine Reihe von Pferden oder Mauleseln im Schritt der

³⁶⁸ Der Bericht ist Lenggenhager S. 102 ff. entnommen.

³⁶⁹ Lenggenhager 149.

Straße entlang. Die Güter waren in festen, mit eisernen Reifen versehenen Fässern verpackt, die an massiv gearbeiteten Sätteln hingen. Die Reisenden saßen zu Pferd. Einige Knechte begleiteten den Zug zu Fuß. Die Aufsicht führte der städtische Bote (von Lindau), welcher das Wappenschild der Stadt und einen Mantel in deren Farben trug. Die Briefe befanden sich in ledernen versiegelten Säcken. Die Drei Bünde gewährten dem Lindauer Boten in ihrem Gebiete Schutz und Schirm. Sie bezogen von ihm bestimmte Taxen. Den Landesbewohnern war die Benützung des Lindauer Boten freigestellt. Sie bedienten sich seiner regelmässig für den Verkehr mit Deutschland. Die Briefschaften nach dem Veltlin und nach Italien übergaben sie gewöhnlich den eignen Fuhrleuten; denn auch die Regelmässigkeit des Lindauer Boten war nicht über jeden Zweifel erhaben, pflegten doch die Mailänder zu sagen:

Il Messagiero di Lindô
va e viene, quando il può³⁷⁰.

Spätestens seit 1655 verkehrte auch ein regelmässiger Botenkurs zwischen Zürich und Chur. Er wurde durch das zürcherische kaufmännische Direktorium eingeführt und unterhalten. Wöchentlich einmal kam die Zürcher Post in Chur an und reiste wieder ab. Nach und nach richteten auch die einzelnen Talschaften oder besser Hochgerichte und Gemeinden ihre eigenen regelmässigen Botenkurse nach der «Hauptstadt». Die fünf Churer Zünfte unterhielten auf eigene Kosten Briefbotengänge nach Feldkirch. Der Gotteshausbund hatte seinen «Läufer» für die eigenen Bedürfnisse und wenigstens zeitweise auch für die Einberufung der Bundestage³⁷¹. Der übrige Brief- und Postverkehr wurde Privatboten anvertraut. Private und Amtsstellen sandten beliebig ihre «Eigenboten», Eilboten oder auch «Expressen», wie die Ausdrücke immer wieder vorkommen, nach allen Seiten aus. Der spanische Gesandte in Chur unterhielt einen regelrechten Botenverkehr, wie die noch erhaltenen Rechnungen seines Sekretärs für die aus-

gesandten «pedoni, staffette et corrieri» zeigen. Ein Verzeichnis seiner im März 1647 von und nach Chur gesandten Läufer sieht so aus:

3. März	corriere von Chur nach Mailand
9. März	» » Chur nach dem Forte Fuentes
10. März	» » Chur nach Konstanz
12. März	» » Chur nach Luzern
13. März	» » Mailand nach Chur
21. März	» » Chur nach Mailand zu Senator Casnedi
22. März	» » Mailand, vom Statt- halter, nach Chur
29. März	» » Mailand, vom Statt- halter, nach Chur

In dieser Weise setzt sich die Liste der Botenkurse fort auch für die folgenden Monate mit Botengängen auch nach Zürich, Luzern, Altdorf, Hohenems, ins Engadin, nach dem Oberland oder dem Prättigau usw.³⁷².

Für einen Boten von Chur nach Thusis bezahlte Casati (1649) 3 lira, nach dem Oberhalbstein 6, nach Davos, Splügen, ins Engadin und einem Boten ins Tavetsch (mit einem Brief an Pfarrer Matthias Sgier!) 9 lira. Um 1650 zahlte er jährlich dem Boten von Lindau 72 und jenem von Zürich 36 lira. Offenbar versahen diese Läufer ihren Dienst verhältnismässig billig, wenn man ihre Tarife mit den Summen vergleicht, die der Gesandte für andere Zwecke ausgab. So spendete er z. B. (1658) dem Landrichter Nikolaus Maissen als Anerkennung für verschiedene Dienstleistungen 253 lira und verschiedenen anderen 7670 lira. Am Bundestag zu Ilanz 1660, um noch ein Beispiel zu erwähnen, spendete Casati den Parteifreunden unter den Ratsherren, um sie fester an die spanische Partei zu binden, 14 530 lira. Eine Reise seines Kammerdieners mit drei Begleitern von Chur nach Mailand und zurück in acht Tagen kostete den Gesandten 648 lira³⁷³.

³⁷² BAB Abschriften aus dem Staatsarchiv Mailand, Potenze Estere, Mappe 13, 1634–1680, relazione di quello monitorono le posti infrascritti a pedoni, staffette e corrieri spediti in servizio di Sua Maestà, 1647.

³⁷³ L. c. Zu den Jahren 1646–1652, 1658 und 1660.

³⁷⁰ Friedr. Pieth, Bündnergeschichte 1945, S. 94.

³⁷¹ Lenggenhager a. a. O. 132 f.