

Zeitschrift:	Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur
Herausgeber:	Verein für Bündner Kulturforschung
Band:	- (1992)
Heft:	3
Artikel:	Handel und Wandel über die Bündner Pässe in der frühneuzeitlichen Literatur
Autor:	Bendel, Sylvia
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-398570

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: 25.02.2026

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

Sylvia Bendel

Handel und Wandel über die Bündner Pässe in der frühneuzeitlichen Literatur

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	208
Der frühneuzeitliche Mensch und das Gebirge	209
Wahrnehmung und Benennung	209
Bewirtschaftung und Begehung	210
Interessenkonflikte	211
Wege zu Land und zu Wasser	212
Die Strassen	212
Aussehen und Bau	212
Begehbarkeit	213
Geschichte	214
Die Brücken	214
Bedeutung	214
Aussehen	215
Bau, Unterhalt, Einsturz	215
Wasserwege	217
Regionaler und internationaler Handel	217
Binnenhandel, Export, Import	217
Der Transit	219
Produkte	219
Wirtschaftliche Einflüsse	220
Soziales Umfeld	221
Rund um den Handel	222
Transportweise	222
Transportregelungen, Zölle	223
Lokale Märkte	224
Masse und Währungen	225
Reisen im Gebirge	226
Wie man vorwärts kam	227
Transportmittel	227
Gepäck	228

Unterkünfte	230
Reisetempo	231
Gefahren und Mühsal im Gebirge	232
Schlusswort	236
Anmerkungen	236
Quellen	239
Nachschlagewerke	240
Darstellungen	240
Abbildungsverzeichnis	241
Adresse der Autorin	241



Abb. 1
«Ursprung des
Hinderen undt
Vorderen Rheins»,
Kupferstich aus:
M. Merian, «Topo-
graphia Helvetiae,
Rhaetiae et Vale-
siae», Frankfurt
a. M. 1644.

Einleitung

Bei der Lektüre zu meiner Einführungsarbeit «Die Transportorganisation über die Bündner Pässe im Mittelalter» ist mir aufgefallen, dass die meisten Forscher, die sich mit dem mittelalterlichen Handel und Verkehr befassen, ihre Untersuchungen ganz einseitig auf juristische Quellen stützen. Dadurch entsteht ein juristisch zwar korrektes, aber völlig einseitiges Bild vom Transportwesen. Armon Planta beispielsweise konnte durch seine Forschungen im Gelände nachweisen, dass viele der sogenannten Römerstrassen einen völlig anderen Verlauf genommen haben als den, den die Schreibtischgelehrten «herausgefunden» hatten¹. Ich selber wurde misstrauisch, als ich immer wie-

der solch üble Pauschalurteile zu lesen bekam wie jenes, dass der Transithandel zum «Sittenverfall» geführt habe.

Ich habe mich deshalb auf die Suche gemacht nach anderen Quellen, nach Chroniken, Topografien, Reisebeschreibungen, Sagen, kurz, nach allen literarischen Zeugnissen aus jener Zeit. Ich wollte wissen, was die Leute von damals zum Verkehr auf ihren Strassen und Pässen zu sagen haben. Die Quellenlage wie auch das persönliche Interesse haben mich jedoch gezwungen, die Untersuchung erstens in die frühe Neuzeit zu verlegen und zweitens auch auf den Reiseverkehr auszudehnen.

Ich hoffe, meinen Leserinnen und Lesern nun eine spannende Reise durch das Bündnerland bieten zu können.

Der frühneuzeitliche Mensch und das Gebirge

In diesem Kapitel soll der Frage nachgegangen werden, was die Menschen im 15./16. Jh. für eine Beziehung zur Bergwelt hatten, und wer von ihnen aus welchen Gründen die Pässe benützte.

Wahrnehmung und Benennung²

Wenn wir heute von den Alpen oder von Bergen sprechen, so denken wir dabei in erster Linie an imposante Massive und hohe Gipfel, die eine Reise selbst aus Amerika wert sind. Für die Menschen des 16. Jhs. wäre dies völlig ungegreiflich. Damals zählten die Berge gar nicht. Wenn man sie überhaupt wahrnahm, empfand man sie nicht als ästhetisch, sondern eher als feindlich und abschreckend. Dass das Auge für die Berge fehlte, ist u.a. an folgendem zu sehen:

- Es gibt aus jener Zeit keine naturgetreuen Abbildungen von Bergen, die meisten sind reine Phantasiegebilde.
- Bergnamen existierten vermutlich im Volksmund, sind aber weder in den Schriften noch auf Karten zu finden.
- Die Kartografie war auf einem erbärmlichen Stand.

Was zählte, waren die Pässe, die Stellen, an denen das Gebirge den Übergang erlaubte. Bezeichnenderweise hießen sie damals aber nicht «Pässe», sondern werden in allen Quellen «Berg» genannt: Splügnerberg, Berninaberg, Vogelberg (S. Bernardino), ja, Ryff spricht sogar vom «Schellenberg»³, wo wir heute von der Schöllenenschlucht reden. Der Berg war also schlicht der höchste Punkt, den es zu überwinden galt.

Es gibt allerdings Ausnahmen, Leute, die bereits etwas vom Naturgefühl des 18. Jhs. vorausahnen lassen. Campell beispielsweise berichtet von Gemsjägern, die immerhin den Piz Linard (3411 m) bestie-



Abb. 2
Alpenlandschaft,
Holzschnitt aus:
S. Münster, «Cos-
mographey»,
Basel 1598.

gen hatten und die Aussicht «nicht genug rühmen (konnten)⁴. Die Räter, Schweizer und Walliser sollen um den Besitz der höchsten Berge streiten⁵; im übrigen aber kursieren Ammenmärchen, die von grosser Unkenntnis des Gebirgs zeugen. So wird Tafur auf dem Gotthard unterrichtet, man habe die umliegenden Gipfel noch nie gesehen, weil sie stets von Nebel bedeckt seien, dafür könne ein scharfes Auge ganz Italien überblicken⁶.

Bewirtschaftung und Begehung

Wenn also weder Interesse noch Begeisterung für die Gebirgswelt vorhanden war, so heisst das nicht, dass die Menschen von damals es nicht verstanden hätten, mit ihrer Umgebung zurechtzukommen. Im Gegenteil, die Landwirtschaft, das dazugehörige soziale und politische System und – wie wir sehen werden – auch die Handelsformen waren der alpinen Gegend genau angepasst. Die Gelehrten von damals waren sich übrigens auch einig, dass ihre Landsleute, die ja von den vornehmen Etruskern abstammen sollen, durch das Gebirge geprägt worden sind: «Dass die eingewanderten Hetrusker, durch das rauhe Land zu harter Arbeit und Entbehrung gezwungen, die feinen Sitten ihrer civilisierten Heimath einbüsstend nach und nach vollkommen verbauerten, ist sehr begreiflich», auch wurde «ihre Sprache auf denjenigen Grad der Barbarei herab(gebracht), auf welchem sie sich heut zu Tage befindet»⁷.

Kommen wir nun zu den Pässen: Wer benützte sie? wozu? Eins ist sicher: Niemand hat die Pässe um ihrer selbst willen betreten. Wer da oben erschien, der wollte auf die andere Seite, und zwar möglichst

schnell. Es waren dies: Besucher von Wochen- und Jahrmärkten mit ihrer Ware (u.U. ganze Viehherden), Bundtagsabgeordnete, Leute auf der Suche nach Arbeit oder ausländischen Jahrgeldern und Pensionen, einzelne Gesandte sowie ganze Gesandtschaften, Kaufleute, Säumer, Boten, Pilger, Reisende, Badeleute, Adlige, die zur Jagd fuhren, Kriegsvolk, schliesslich auch Landstreicher, Schmuggler und Räuber. Sie alle waren gezwungen, selber über die Pässe hin- und herzureisen zu einer Zeit, wo einem weder Telefon noch Telegraf das persönliche Erscheinen, weder öffentliche Verkehrsmittel noch Grossisten den persönlichen Warentransport ersparten.

Aus diesem Grund wurden damals auch viel mehr Pässe benutzt als heute. Einheimische, die zum Markt oder zu politischen Versammlungen wollten, schreckten selbst vor vergletscherten Übergängen nicht zurück, um möglichst rasch ans Ziel zu kommen (etwa die F. Vermunt oder der Vereinapass).

Interessenkonflikte

Möglichst rasch und außerdem billig ans Ziel gelangen, das wollten auch fremde Kriegsscharen und Kaufleute. Deshalb waren die Bündner Pässe stets ein Streitobjekt zwischen Rätern, Franzosen, Deutschen, Österreichern, Venezianern und Mailändern. Auf die Kriege will ich hier nicht eingehen. Doch auch in Friedenszeiten standen die Diskussionen um den «Durchpass» (Durchzugsrecht für Soldaten und Kaufleute) und um Zolltarife bzw. Zollfreiheit stets im Zentrum der gesandtschaftlichen Verhandlungen. Auch waren Passentzug und Warenbeschlagnahmung beliebte politische und religiöse Erpressungsmethoden: Mit Mailand wurde 1565 ein Vertrag abgeschlossen, nach dem die Bündner zollfrei Getreide zum Eigenbedarf aus Mailand einführen durften, dafür zu jeder Zeit den spanischen Truppen den Durchzug erlauben mussten⁸. 1603 beginnen die Streitigkeiten mit dem mailändischen Gouverneur Fuentes damit, dass dieser die Straßen von und nach Bünden sperrt und Waren nur noch über den Gotthard zu führen erlaubt⁹. Als die katholischen Orte 1531 eine Schrift Zwinglis verbieten, schliesst Zürich ihnen die Getreidezufuhr ab¹⁰. 1607 werden die Bündner durch das Gerücht aufgeschreckt, die deutsche Hanse habe Venedig «den pass zuo kouffen gen: 14 claffter breit, 7 claffter zur rächten und 7 claffter zur lingen syten näbet der straas und 7 claffter under der ärden und ob der ärd bis an Himmel»¹¹. Dies, um nur einige Beispiele der zahllosen Streitigkeiten um Pass und Zoll zu nennen.

Wege zu Land und zu Wasser

Das vorige Kapitel hat gezeigt, dass die Bündner Pässe im 15. und 16. Jh. sowohl im Zentrum internationaler Handels- und Kriegsinteressen standen, als auch von den Einheimischen in den verschiedensten Geschäften eifrig benutzt wurden; und dies, obwohl eine andere als wirtschaftliche Beziehung zu den Bergen nicht bestand. In diesem Kapitel sollen nun die Verkehrswege das Thema sein; Bau, Unterhalt, Begehbarkeit, Geschichte und Einsturz.

Die Strassen

Aussehen und Bau

«Vor allem sind fast sämtliche Wege im Hochgebirge von Natur aus holprig und schmal; zuweilen hat man sie unter Aufwand von viel Arbeit und Mühe in den Fels gesprengt, aber dennoch sind sie so schmal, dass sie für Tragtiere kaum benützbar sind; an einzelnen Stellen übersteigt ihre Breite nicht zwei Fuss»¹².

Man sieht, dass man sich durch die in den Quellen verwendeten Ausdrücke «Strasse», «Landstrasse», «Gewerbstrasse», ja sogar «Reichsstrasse»¹³ nicht dazu verleiten lassen darf zu glauben, es handle sich dabei auch nur annähernd um Strassen in unserem Sinne. Die berühmte Strasse über den Julier war oberhalb Tiefencastel «ein enger, raucher steiniger Weeg»¹⁴. Nur wenige Strecken sind mit Ochsenkarren befahrbar, die meisten sind für Fussgänger, Reiter und Lasttiere gebaut. Man passt sich dem Gelände möglichst an und vermeidet Kunstbauten, so lange es geht. Letztere erregen deshalb auch Aufmerksamkeit. Sowohl in Topografien wie Reiseberichten wird jede Brücke genannt und meist auch beschrieben, bleibt keine Stelle unerwähnt, wo der Felsen hatte gesprengt werden müssen. Ein Beispiel: «Die siben ort der Heluetier . . . habend durch den velsen by dem füss des bergs ein strass lassen howen / nach Christi geburt 1503 jar / mit grossem kosteñ»¹⁵. Die Strassen führen, teilweise sehr steil, bergauf und bergab, sie sind so steinig, dass sie «very offensue to foote trauellers» sind, «for they are pitched with very sharpe and rough stones that will very much punish and grate a mans feete»¹⁶. Pflästerung ist selten und wird bei Campell ebenfalls speziell erwähnt: zum Beispiel, unweit der Punt d'Ön, unweit St. Giabgia, wo der Weg mit grossen Steinblöcken «auf rohe, nachlässige Weise gepflästert ist»¹⁷.

Häufig erwähnt sind «tribne» Strassen, was sowohl ‘viel begangen’ wie ‘geebnet’ bedeuten kann. Schliesslich beschreibt Ryff noch zwei besonders spektakuläre Arten, eine Strasse zu bauen: «hiedisent dem Splignerberg hat es uff dem hinderen Rhin in der enge zwischen den engen, hochen felsen gantz sorgliche, von holtz gemachte stros-

sen, so ahn die felsen gekleibt sind, so do der lenge noch gar hoch ob dem wasser des hinderen Rhins an den felsen kläben wie ein schwalmennäst an einem trom (Balken), und sind nit breitter, dan dass ein soumross passieren kann». Und am Gemmipass «Ist seer hoch an einem aufrechten, gellenden felsen ein gemachter weg mit kleinen steinen wie ein trockene mouren, ufs meist 2 schuoch breit . . . Wo ein klimsen (Spalt) im felsen ist, so stecken sy ein spitzen stein daryn, andere darauf und bouwen also denselben weg, dass man do auff- und ab-komen kan»¹⁸.

Begehbarkeit

Simler meint, es sei «kein Pass in den Alpen ganz unübersteiglich», hingegen könne man wegen Tross und Geschützen nicht überall ein Heer hinüberführen¹⁹. Doch auch für gewöhnliche Reisende bieten sich viele Hindernisse auf den Strassen: Gewisse Stellen sind wegen ihrer Steilheit besonders für Fuhrwerke und Säumer beschwerlich²⁰; der Weg ist teilweise so schmal, dass man mit Pferden weder kreuzen noch wenden kann, ohne in den Abgrund zu stürzen²¹; an Engpässen kann das Wasser über die Ufer treten und den Weg unpassierbar machen oder gar wegschwemmen²²; v.a. aber ist es der Schnee, der viele Pässe während des Winters versperrt: So sind der Julier und Lukmanier sowie natürlich alle kleinen Übergänge im Winter zu²³. Der Bundstag zu Davos wurde sogar regelmässig vom Januar in den Oktober vorverlegt, auch 1571 wieder, weil «die hohen Schneemassen der Communication grosse Hindernisse in den Weg legten»²⁴.

Die wichtigsten Durchgangsrouten wurden jedoch das ganze Jahr über offen gehalten, indem man Ochsen durch den Neuschnee trieb, die nötigenfalls schwere Balken hinter sich nachzogen und dadurch den Weg einebneten. Wo dies nicht genügte, mussten einheimische Arbeitsmannschaften mit Spaten und Schaufeln anrücken, um Bahn zu brechen²⁵. So sind bereits zu Tschudis Zeiten ganzjährig begehbar: Septimer, S. Bernardino, Splügen, Maloja, Albula²⁶, «fast zu allen Jahreszeiten» auch der Flüela²⁷.

Die schlechte Begehbarkeit hat vielen Strassen entsprechende Namen eingebracht: Via mala, Platta mala (unterhalb Raschvella), Scala (=Schalberg) «das ist zu tütsch leytern», «dann man hoch stygen müsst»²⁸ oder «li Zappelli d'Auriga» (=Aurigerfusstritt) «dan es vom Veltlein hinauf böse tritt und füss stapffen durch platten und felsen hat»²⁹. Andererseits werden «schier alle Wandel-Strassen über die Alp=Gebürg etlichen Heiligen zu eignet, und in dero Gedächtnus=Namen Capellele auf die Berg gebauen»³⁰; ein Brauch, den Coryate als «tending to superstition» verwirft³¹.

Geschichte

Die alten Gelehrten haben sich auch Gedanken gemacht, seit wann wohl ihre Pässe begangen wurden. Da Tschudis Resultate von allen späteren übernommen worden sind, seien sie hier exemplarisch vorgeführt: Den Römern war unbekannt, wann man die Alpen erstmals überschritten hat. Es ist aber klar, dass sie schon vor den grossen römischen Feldzügen begangen sein mussten, sonst wäre es unmöglich gewesen, sogleich mit einem ganzen Heer überzusetzen. – Die Ortsansässigen, welche sich durch Raubzüge ins Flachland unbeliebt gemacht hatten, wurden unterworfen, aber geschont, weil sie geeignet schienen, den Römern die Pässe offen zu halten³². Es war also wenigstens in Ansätzen bekannt, dass die Passbewohner der römischen Fronde unterworfen waren. Man kannte Mitte 16. Jh. auch die Säulen auf dem Julier, hatte Reste einer Römerstrasse zwischen Maloja und Silvaplana sowie römische Münzen bei Süs gefunden³³. Strabo nannte «Hartz / Bäch (Pech) / Kien / Wachs / Käss / Honig und dergleichen»³⁴ als Handelsware der Räter, man kannte das Itinerarium Antonini, wusste, dass Augustus gerne Veltliner getrunken hat und schloss daraus, dass die Pässe schon in der Antike ausgebaut, mit Herbergen versehen und von Kriegs- und Handelsleuten benutzt worden sind³⁵.

Die späteren Zeiten, die für uns besonders interessant wären, werden von den Gelehrten eher stiefmütterlich behandelt. Man erzählt von der Verleihung einiger Regale und Zollfreiheiten («... bestätiget auch damalen (1350) der Röm. König dem Bischoffen zu Chur ... alle freyheiten ... uñ insonderheit das gelait ... sambt den zöllen innert diesen zilen ... sambt der fürleite zu Vespran ... Ferner gab Carolus dem Gottshauss und Bischoffen die Müntz / die waag / unnd die Mass / ...»³⁶) und erwähnt hie und da Bündnisbestimmungen («Der feile Kauffsgewerb / Handel und Wandel solle under ihnen zu allen Zeiten frey offen unverhinderet und unversperrt sein: wie dann solches alles in ihren Pundts-Brieffen weitläufiger begriffen...»³⁷). Campell nennt einige Strassenstücke, die früher häufiger begangen worden und nun am Zerfallen seien, ansonsten aber beschreibt man den zeitgenössischen Handel und Wandel nach dem Motto: Das war schon immer so. So lässt sich von keinem Pass oder Handelszweig sagen, wann er in Schwung gekommen ist.

Die Brücken

Bedeutung

Wie oben gesagt, werden in den Topografien und Reisebeschreibungen sämtliche Brücken erwähnt, die man gesehen oder überschritten hat. Diese Tatsache lässt schon auf die Bedeutung schliessen, welche die Brücken damals gehabt haben. Es ist ja klar: Brücken waren

schwierig zu bauen, teuer und so selten, dass der Reisende auf jede angewiesen war, weil anders nicht über reissende Bergbäche und Flüsse wie den Rhein oder Inn zu kommen war. Deutlich spricht die folgende Stelle: «Wenn eine äussere Brücke über das Tasnatobel mögliche wäre, würde dieselbe höchstens hundert Schritte lang werden, so aber beträgt der jetzige Umweg über die innere Brücke das sechsfache davon»³⁸. Brücken geben ganzen Ortschaften den Namen (La Punt, Puntwyla), Brücken dienen als Ortsangaben («Entzwüschen der Zolbrug und Fürstno hat sich by diesem wintter ein todschlag erhebt»³⁹), auf Brükken wird ein eigener Zoll erhoben, Brücken markieren Grenzen («... Belfort../ da ein hoche gewölbte Bruck dise Gricht undertheilet»⁴⁰), um Brücken wird – im Falle der St. Martinsbrücke 50 Jahre lang⁴¹ – gestritten, Brücken werden im Kriegsfall abgebrochen in der Hoffnung, der Feind werde auf diese Weise den Ort unbehelligt lassen⁴². Dies alles zeigt deutlich, Welch ungeheure Bedeutung die Brücken damals gehabt haben.

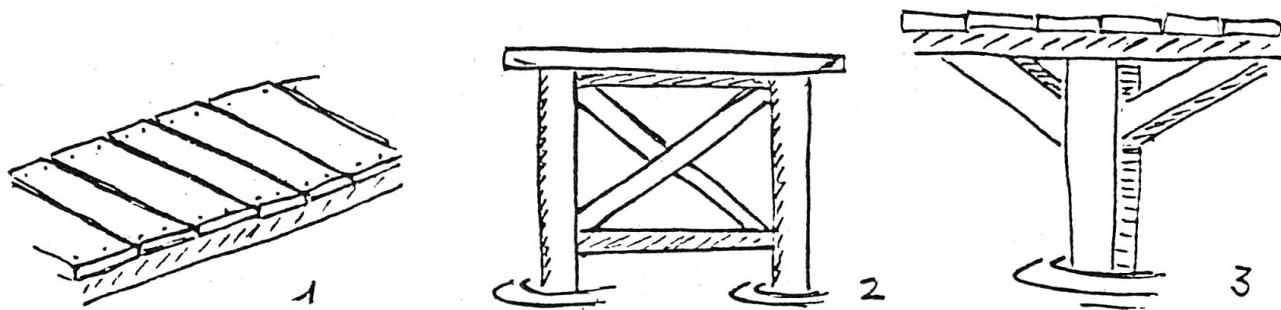
Aussehen

Brücken gab es in allen Grössen, von der einfachen Holzlatte, die man über einen Bach legt⁴³, bis hin zur gemauerten und mit einem Turm befestigten Steinbrücke⁴⁴. Eindruck machten natürlich die grossen Brücken: «Czu Sandte Moricz (St. Maurice, VS) ist eyne brucke obir den Rodan, die hat nicht mehr wan eynen swebogin, das ich hochers noch witters swebogen noch ny gesehin habe», und natürlich hat «die brucke ... der böse geist gemacht»⁴⁵. «One of those bridges (im Vorderrheintal) is of a great length, about one hundred and twenty paces long, and sixe broad, & roofed over with timber. Also it hath foure very huge wooden pillars in the water»⁴⁶. Meist waren die Brücken jedoch ungedeckt und nicht einmal mit einem Geländer versehen. So auch die berühmte Teufelsbrücke in der Schöllenen, damit man auf ihr besser Holz ins Urserental hinauf schleifen konnte⁴⁷.

In der Tschachtlan Bilderchronik ist zwar keine einzige Steinbrücke abgebildet (ausser der Tiberbrücke zu Rom), dafür umso mehr Holzbrücken. Diese sind zwar alle mittelländisch, doch dürften sie im Bündnerland nicht wesentlich anders ausgesehen haben: Die einfachen Stege bestanden aus zwei Längsbalken, gedeckt mit Querlatten (Skizze 1). Die längeren Brücken hatten Holzpfeiler, die verstrebt waren. Skizze 2 zeigt diese von vorn, Skizze 3 von der Seite. Je nach Anspruch kamen Geländer oder Dach dazu. Für letztere Art sind Kappell- und Spreuerbrücke in Luzern schöne Zeuginnen.

Bau, Unterhalt, Einsturz

Brücken bauen war eine aufwendige, teure Angelegenheit. Und doch waren die Bewohner von Süs fähig, ihre Brücke nach der Über-



schwemmung vom 28. August 1566 in 10 Tagen wieder aufzubauen⁴⁸. Holzbrücken konnten auf zwei Arten gebaut werden. Entweder man setzte per Schiff die Pfosten und deckte diese mit den Längs- und Querbalken vom Land aus. Oder man baute sie im Freivorbau, indem man von den vortragenden Längsbalken aus den nächsten Pfosten einschlug⁴⁹. Coryate spricht hierbei zwar von Brücken «made of whole pine trees» (S. 366), doch sind Pfosten und Streben bei Tschachtlan stets viereckig zurechtgezimmert.

Wie die – natürlich viel schwieriger zu bauenden – Steinbrücken erstellt wurden, war meinem Quellen leider nicht zu entnehmen. Dafür existierte am Gemmipass ein besonders kurioses Brücklein: Da hing nämlich ein 2 Schuh breites und 10–12 Schuh langes Brücklein an vier eisernen Ketten zwischen den Felsen, welches von einem geheimen Wachhäuschen beobachtet und beim Herannahen fremder Kriegsscharen entfernt wurde⁵⁰.

Der Unterhalt der Brücken ist «schwierig und kostspielig», trotzdem müssen ihn die umliegenden Gemeinden allein tragen. Im Falle der St. Martinsbrücke sind es deren vier⁵¹.

Die Brücken waren stets durch Hochwasser gefährdet, und es vergeht kaum ein Jahr, in welchem die Chronisten nicht von der Zerstörung dieser oder jener Brücke berichten. Beim oben genannten Unwetter im Engadin 1566, «wurden an 24 grosse Brücken weggerissen, kaum drei verschont und auch diese in ihren Grundvesten erschüttert»⁵². Und es zehrt schon an den Nerven (und am Geldbeutel) der Einheimischen, wenn es dann so kommt: «Am 2. October (1585) sind die wasser zu dem dritten mal so grusamlich angegangen, das die widrum gemachten bruggen aber hinweggefűert (wurden)»⁵³. Das Hauptproblem war wahrscheinlich, dass die Ufer, auf denen die Brücken auflagen, selber nicht befestigt waren und dadurch die Brückenlager leicht unterspült wurden. Eine Brücke konnte allerdings auch unter zu grosser Last zusammenbrechen, was mit der Brücke von Latsch geschah, als Kaiserliche Truppen sich auf der Flucht in Horden auf sie stürzten . . .⁵⁴.

Wasserwege

Wenn jetzt auch viel von Strassen und Brücken die Rede war, so ist es doch ganz klar, dass die Wasserwege im 16. Jh. viel schneller und bequemer waren als die Landwege. Während ein Reiter einen vollen Tag brauchte, um vom einen Ende des Walensees ans andere zu gelangen, so schaffte dies ein Schiff – mit viel grösserem Transportvolumen – in zwei Stunden⁵⁵. Das Bündnerland kam in dieser Hinsicht schlecht weg, lagen doch Boden-, Walen-, Comer- und Langensee bereits ausserhalb seines Gebiets. Die einzigen Wasserwege waren der Rhein und der Inn, auf denen Holz geschwemmt und in bescheidenem Rahmen mit Flössen gefahren wurde. Von letzterem nehmen die Quellen allerdings keine Notiz.

Regionaler und internationaler Handel

Für die europäischen Herrscher und Kaufleute waren die drei Bünde primär ein Pässe-, ein Durchgangsland. Dies scheint es auch für die meisten Forscher des 19. und 20. Jhs gewesen zu sein. Denn in ihren Darstellungen werden der bündnerische Binnenhandel, Export und Import völlig vernachlässigt, wird meist überhaupt nur von Transitverkehr gesprochen⁵⁶. Das sah bei den alten Chronisten ganz anders aus. Ihnen war es egal, dass das Bündnerland keine Humpis-Gesellschaft und keine Hansestadt aufzuweisen hatte. Sie nahmen trotz der Bescheidenheit ihrer Märkte und ihres Handelsvolumens die Eigenproduktion und den damit verbundenen Binnenhandel und Export viel wichtiger als den Transit. Man wollte ja schliesslich zeigen, wie reich und fruchtbar das Land ist... .

Binnenhandel, Export, Import

Den untenstehenden Tabellen sind sämtliche Produkte, deren Herkunft und Bestimmungsort zu entnehmen, welche in den Quellen genannt werden. Auf den kürzesten Nenner gebracht kann man sagen: Unter den Bündnern wird mit Getreide, Wein, Gemüse und Holz gehandelt. Exportiert werden alle Arten von Tierprodukten, Holzprodukte⁵⁷ und Wein, importiert werden Getreide und Salz.

Der Warenaustausch mit dem Ausland war sehr wichtig, weil die Bünde weitgehend auf Viehwirtschaft spezialisiert und deshalb auf die Einfuhr von Getreide und Salz angewiesen waren. Juvalta schreibt dazu: «Das östreichische Gebiet grenzt an zwei Seiten an Bünden. Ohne grossen Nachtheil können wir seinen Handel nicht entbehren»⁵⁸.

Binnenhandel

<i>Produkt</i>	<i>von</i>	<i>nach</i>	<i>Quelle</i>
Brennholz, Bretter	Zernez	Oberengadin	Campell, Top. S. 77f.
Wein	Malenggertal Veltlin	«nach dem Maloja» Davos	eda. S. 185 eda. S. 75
Früchte, Feigen, Weizen, Artischocke, Gartenkräuter	Beth (im Veltlin)	Chiavenna	Guler, S. 195
Korn	Unterengadin	Davos, Veltlin, Puschlav	Campell, Top. S. 64

Export

<i>Produkt</i>	<i>von</i>	<i>nach</i>	<i>Quelle</i>
Käse	Engadin	Italien	Campell, Top. S. 64
Fische	Engadin	?	eda. S. 64
Butter, Fisch, Käse	Davos via Flüela	Etschtal, Hall	eda. S. 87 und 139
Holz	Engadin	Tirol	eda. S. 110
Wein, Milch, Vieh, Rind-, Hammel-, Schweinefleisch, Käse, Zieger, Leder, Felle, Wolle	v. a. Bergell und Engadin	allgemein umliegende Länder	Campell, Anhang S. 5
Honig, Obst, Wild	ganz Bünden	?	eda. S. 5
Tannenharz	v. a. Engadin	Italien	eda. S. 26
lebende Vögel	?	Italien	eda. S. 85
Veltliner	Veltlin	bis nach Böhmen	Guler, S. 164
Vieh	ganz Bünden	Tiran	eda. S. 174, Sprecher, S. 350
Bau- und Brennholz, gebrannter Kalk	Clevner Gebiet (Chiavenna)	Como, «Leck» via See und Land	Guler, S. 193
Fichtenholz, Harz	ganz Bünden	Venedig, Genua	Simler, S. 166
Taxus	Schweiz	England	eda. S. 167
Kristalle	ganz Bünden	?	Stumpf, Chr. S. 285

Anmerkung: Harz wurde in Apotheken zur Herstellung von Pflastern und Wundsäben verwendet, das Fichtenholz zum Schiffsbau, das Holz vom Taxus zum Bogenbau.

Import

<i>Produkte</i>	<i>von</i>	<i>nach</i>	<i>Quelle</i>
Salz, Getreide	Etschtal, Hall	Davos	Campell, Top. S. 87
Getreide	Eidgenossenschaft, Schwaben, Venedig, Tirol, Bayern, Mailand	ganz Bünden	Guler, S. 164f
Wein, Gewürze	?	ganz Bünden	Campell, A. S. 115
Reis	Italien	ganz Bünden	Campell, Gesch. S. 97
Ziegel, Schindeln, Dachnägel	Konstanz, Lindau, Bregenz	?	Stockar, Chr. S. 97

Anmerkung: Die Ziegel etc. vom letzten Beispiel wurden notfallmässig nach einem Hagelunwetter importiert.

Natürlich gab es auch unlautere Geschäfte, Betrug und Schmuggel. So gaben etliche Schelme dunkle Bergkristalle (Rauchquarz) für Amethyste aus und verkauften sie teuer⁵⁹. 1579 wird nach Folter und Verhör ein Falschmünzer geköpft⁶⁰. Geschmuggelt werden u.a. Waffen. Es wurde z.B. bekannt, «dass während des Winters 1575/76 eine Menge Schiesspulver und Waffen aller Art, mitten durch das Unterengadin, wenn auch Nachts, auf das österreichische Schloss Tarasp geschafft wurden»⁶¹. Pferdehändler versuchten 1620, das erlassene Ausführerverbot zu umgehen, wurden aber ebenfalls erwischt⁶². Man musste deshalb sogar als Pilger damit rechnen, auf unverzollte Ware durchsucht zu werden⁶³.

Der Transit*Produkte*

Da sich die Chronisten für den Transit viel weniger interessierten, lässt sich hierfür aus unseren Quellen keine Produkteliste zusammenstellen. Salz und Wein werden mehrmals erwähnt, ansonsten muss auf die umfangreiche Warenliste bei Schnyder verwiesen werden⁶⁴. Doch offensichtlich blieb von den durchreisenden Waren auch etwas im Land, denn dort, wo Campell über die verweichlichte Jugend und die neuen Moden schimpft⁶⁵, nennt er eine ganze Menge interessanter Produkte, die eindeutig aus dem Ausland stammen: Kreter, Malvasier, Gewürze, feine Früchte, gallische und italienische Speisen,

Seide, Plüscher, Purpur, Moirée, Federn, Schweißtücher, durchbrochene Tüchlein, Hüte, Schnupftücher, Schmuck, Goldketten. Campell erweist sich hier als nicht besonders fair: Die Bündner sollen zwar durch den Verkauf ihrer Ware viel ausländisches Geld hereinholen, aber dieses ja nicht wieder für ausländische Produkte ausgeben . . .

Wirtschaftliche Einflüsse

«Hier (d.i. in Thusis) herrscht überhaupt ein grosser Reichtum, vorzüglich vom Verkehr mit Italien herührend». «Gleich darauf folgt Lenz, des häufigen Warendurchzugs halber ungemein lebhaft. . .»⁶⁶. Nicht nur Campell, sondern auch all seinen Zeitgenossen war durchaus klar, dass der Transitverkehr Geld und Arbeit brachte, und dies auf mannigfache Weise: Den Säumern brachte er Lohn, den Obrigkeit Zölle, dazu förderte er das einheimische Gewerbe, worunter v.a. die Wirte, Schmiede, Wagner u.ä. fallen.

Diese Tatsache findet v.a. dann Erwähnung, wenn die Chronisten einzelne Orte beschreiben. Mit Abstand am häufigsten wegen seines Reichtums gerühmt wird Chiavenna. Sogar sein Name soll sprechend sein: Cleven von lat. clavis, weil mit ihm der Zugang zu den Pässen auf- und zugeschlossen werden konnte⁶⁷. Es folgen Thusis und Chur, Walenstadt und Bormio alias Worms. Hier einige Beispiele:

Chiavenna: «Vil vom Adel haben stattliches einkomen / dessen sie geläben: vil Kauffheren besitzen überschwenklichen reichthumb: und in gemein hat es allhie ein gute begangenschafft mit allerley gewärben / factoreyen und handwercken. Dann ein mechtiger pass hier durch geht. Was über drey unterschiedliche berg / als Splügner / Septmer uñ Maloñien / auss Franckreich / Engelland / Niederland / ganzem Deutschland / Denenmarck / Oesterreich / Ungarn / Polen und anderstwo häro nach Italien . . . gefertiget wird / das alles langt gen Cläven: . . . Und die weyl kuaffmansgüter über das gebirg müssen gesaumet werden: so findet man allda täglich unzalbar vil saumross: welches alles den einwohnern grosse nutzung bringt. jeder meniglich / wie schlecht er auch ist / kan in diesen manigfalten unablässlichen geschöfften etwas gewünnen und seinen fromen schaffen»⁶⁸. Burnet fügt nach seiner ebenfalls bewundernden Beschreibung von Chiavenna die interessante Bemerkung hinzu: «In short, all the marks of a rich soil and a free Government appear here» (S. 91).

Chur: An allen Dingen ist in gleicher Weise
Hier ein reicher Vorrat, weil an sich das Land
Rings fruchtbar ist, besonders aber weil
In grosser Zahl hieher Kaufleute kommen
Und vielerlei mitführen. Dazu lässt

Hier Pallas allerlei Gewerbe sich
 Entwickeln, dass den Bürgern und auch sonst
 Des Landes Völkern sie zum Nutzen seien,
 Da leicht für alle hier sich alles findet.
 Auch stolze Häuser sind hier rings zu schauen,
 Und Strassenpflaster, an Kreuzwegen auch
 Glaslautre Quellen . . .⁶⁹

Walenstadt: «die kaufmansgüter / so über See auf und ab gefertiget werden / haben allhie ihr güt behalthauss. Die Schifleuth / säumer / wagner / führ= und handelsleüth / sambe anderen / so tag und nacht dar und wider weg gehen / laden / entladen / die wägfertigen schiff auslüffen / und dergleichen geschäfft unableslich verrichten / lassen den einwohnern weder rast noch rühwe: würth / gest / handtwercksleüth / alles insumma müss härhalten»⁷⁰.

Soziales Umfeld

Mit dem letzten Zitat wären wir auch gleich bei der nächsten Frage, der nach dem sozialen Umfeld. Wie war der Einfluss des Handels auf die Bevölkerung und umgekehrt? Hierzu gibt es einige interessante, z.T. aber widersprüchliche Aussagen: Einige fürchteten offensichtlich, der Handel zerstöre die alte Ruhe und Ordnung; so der oben zitierte Guler, so auch weltliche und geistliche Obrigkeit, die sich für Nacht- und Feiertags-Fuhrverbote einsetzten⁷¹. Andere befürchteten eine Verweichlichung des Volks durch den Import fremder Luxusgüter und Sitten: So sollen die alten Räter deshalb so tapfer gewesen sein, weil sie von Kultur und Bildung am weitesten entfernt waren und am wenigsten von Kaufleuten mit Leckerbissen besucht wurden; wogegen die Jungen zunehmend verschleckt, fett, faul und eitel sein sollen⁷². Auch über Spiel und Trunksucht wird geklagt, doch schieben die Chronisten dies weniger dem Transitverkehr (wie die neuen Forscher es tun!) in die Schuhe als vielmehr den Pensionen und dem Sold aus fremden Kriegsdiensten. Sogar ins Volkslied floss letztere Überzeugung ein:

Als Münsterthal, Veldline
 vom Spanier Leopold
 mit Gwalt genomen ine
 hand sie durch Geld und Gold
 gar vil verblendt im Lande . . .⁷³

Allgemein kann man aber sagen, dass die Klagen viel eher das altbekannte Lamento über die heutige Jugend und die schlechter werdende Welt repräsentieren als ernsthafte Einwände gegen den Transit.

Ein solcher wäre z.B. gewesen, dass die Weidrechte der Säumer und Reisenden die umliegenden Alpen teilweise stark belasteten, was aus Rechtsstreitigkeiten bekannt ist⁷⁴.

Daneben gibt es aber auch positive Urteile. Wenn Campell schreibt: «Die Bewohner (von Giersun) sind wegen ihrer Entfernung von der Landstrasse und geringem Umgange mit civilisierten Leuten noch ungemein roh. Zumal die Buben, welche den Fremden wie ein Meerwunder anstarren und bei seiner Annäherung voll Furcht und Schrecken in die Häuser laufen»⁷⁵, so sagt er damit deutlich, dass der Transit nicht nur zersetzend, sondern eben auch zivilisierend, befruchtend wirkt.

Was ausnahmslos von allen gerühmt wird, ist die Ehrlichkeit der Einheimischen. Nirgends sollen die Strassen so sicher sein wie in Bünden, nirgends weniger Waren selbst unter freiem Himmel gestohlen werden. Das machte die Bündner Pässe natürlich attraktiv – selbst die französische Post nach Venedig benützte diesen Weg. Über die Ursachen dieser Ehrlichkeit ist man sich allerdings nicht einig. Während die Bündner sie der Tugendhaftigkeit ihrer Landsleute zuschreiben⁷⁶, neigen die Ausländer dazu, sie als eine Folge der sehr harten Bestrafungen für Raub und Diebstahl zu sehen⁷⁷.

Rund um den Handel

Die folgenden Abschnitte dürften infolge der Quellenauswahl z.T. lückenhaft ausfallen, doch sollen sie der anschaulichkeit halber nicht wegleiben.

Transportweise

Im Gebirge war das Säumen mit Pferden weitaus am gebräuchlichsten. Der Saum, d.i. eine Pferdelast, war deshalb ein gängiges Gewichtsmass. Der Saum zerfiel in zwei «lägel», da dem Pferd normalerweise zwei Gebinde, links und rechts des Sattels, aufgebunden wurden. Es existierten besondere Vorrichtungen für den Transport von Holz, Wein, Käse, Steinen etc.

Im flacheren Gebiet gab es Pferde- und Ochsenwagen. Mathieu weist jedoch darauf hin, dass diese oftmals weniger effizient waren als die Pferde: Wenn auch einspännige Wagen 2–3 Pferdelasten aufnahmen, so konnte dafür ein Säumer gut 5 Pferde bei sich haben. Wagen seien deshalb weniger aus wirtschaftlichen Vorteil als aus regionaler Tradition gebraucht worden⁷⁸.

In unseren Bündner Quellen finden wir wenige Hinweise auf Wagen, dafür gibt es bei Tschachtlan hübsche Abbildungen: So ist z.B. auf Tafel 59 («Lebensmittelzug bei Spiez, 1340») ein vierrädriger Wagen zu sehen: lang, schmal, ungedeckt und auf den Seiten nur mit

einem niedrigen Geländer versehen. Die Räder haben 6 Speichen. Gezogen wird er von zwei Pferden (Maultieren?), die hintereinander angeschirrt sind: Das hintere zwischen zwei Stangen, das vordere zwischen zwei Seilen. Der Treiber hält in der einen Hand den Zaum des vorderen Tiers, in der anderen eine Peitsche. Auf dem Wagen liegen — wegen der Schmalheit wiederum hintereinander — zwei Fässer und ein Stapel Säcke.

Grössere Wagen waren selten und wohl ein Privileg für reichere Leute. So erwähnt Campell bei der Flucht der Familie Brandis ausdrücklich, dass ihre Habe auf einen Vierspanner geladen wurde⁷⁹. Im Gebirge waren jedoch bereits kleine Karren schwer zu befördern und mussten an steilen Stellen mittels Winden und Flaschenzügen hinuntergelassen werden⁸⁰. Im Winter waren dann Schlitten und Schleifen am Zug, mit welchen beträchtliche Gewichte befördert werden konnten.

Schliesslich waren da noch die Wasserwege. Auf den Flüssen wurde Holz geschwemmt, auf den Seen verkehrten Ruderboote, die jedoch so klein und schwach aussahen, dass der Italiener Cellini in Wallenstadt nur einsteigt, weil nebenan vier deutsche Edelleute mit ihren Pferden dasselbe tun . . .⁸¹

Transportregelungen, Zölle

In bezug auf Transportregelungen und Zölle sind unsere Quellen höchst unergiebig. Zwei allgemeine Bemerkungen finden sich bei Simler. Er weist darauf hin, dass die Einheimischen obrigkeitlich dazu verpflichtet sind, die Strassen in Stand zu halten und im Winter zu räumen; und, dass die Säumer z.T. ihre Abmarschzeiten festlegen, damit man sich nicht an den engen Stellen trifft, wo das Kreuzen unmöglich ist⁸².

Im übrigen gibt es nur Einzelaussagen, die die Wichtigkeit von Säumerregelungen erahnen lassen, aber kaum verallgemeinerbar sind:

«Noch wird zu Süs von durchziehenden Waaren ein Zoll erhoben, von welchem 1/3 an Zernetz fällt. Das Übrige gehört der Gemeinde Süs, wogegen diese verpflichtet ist, bei Waarenanhäufungen um den gleichen Preis, wie die gewöhnlichen Fuhrleute, die Waaren nach Zutz und Schuls zu führen und nöthigenfalls jede andere Arbeit auf der Seite zu lassen»⁸³.

«Die gesanthen vs den dryen grauwen Pündten sampt die von Zürich, Schwyz und Glaris kament (1584) zu Rapperschwyl zuosammen von wägen ingerissner Vnordnung im füren und überantwortten des kärnen, roggen und habern . . .»⁸⁴.

Knechte und Knaben, die den Reisenden das Gepäck über den Berg trugen, bekamen in der ersten Hälfte des 16. Jhs. 1 bis 5 Batzen für ihre Dienste⁸⁵. Was schliesslich die Zölle betrifft, so waren die

Händler fast ganz der Willkür der Landeshoheit unterworfen: «Während die Spanier das Veltlin besassen, wurde von Denjenigen, welche Wein ausführten, vier Kreuzer auf jedem Saum erhoben. Die Päpstlichen waren mit zwei Kreuzer zufrieden, die Franzosen aber verlangten eine ganze Krone . . .»⁸⁶.

Lokale Märkte

Die Wochen- und Jahrmärkte waren von grosser Bedeutung für die frühneuzeitliche Wirtschaft. Auf den Wochenmärkten wurden die Dinge für den täglichen Bedarf gekauft und verkauft, auf den Jahrmärkten fanden die grossen Geschäfte statt, für welche die Eidgenossen und Bündner mit ihren Viehherden bis nach Italien und ins Tirol zogen. Oftmals fanden während den Jahrmärkten zugleich die Bundesversammlungen statt. Auch strömten all jene herbei, die auf fremde Pensionen hofften⁸⁷. Auf den Märkten trieben sich Kundschafter herum⁸⁸, gab es auch etwa eine hübsche Schlägerei⁸⁹, auf dem Marktplatz strömte auf das Glockenzeichen hin das bewaffnete Volk zusammen⁹⁰, ja sogar Frauen waren zu sehen, die – zum Erstaunen des Italieners Marso – ohne Belgeitung und Bewachung auf dem Markt ihre Einkäufe tätigten⁹¹. Kurz, der Markt war das Zentrum des Wirtschaftslebens, und der Marktplatz das Herz des Dorfs.

Hier ein Auszug von dem, was schliesslich auf diesen Märkten zu haben war:

Nahrungsmittel: Salz, Erbsen, Bohnen, Linsen, Fenchel, Obst, Korn, Hafer, Roggen, Weizen, Gerste, Hirse, Schmalsaat, Reis, Kastanien, Käse, Ziger, Schmalz, Unschlitt (Tierfett), Fleisch, Fische, Wildpret, Wein, Honig, im Süden Mandeln, Feigen, Granatäpfel und «öhlbeer» (Oliven?). Nur in der äussersten Hungersnot wurde zurückgegriffen auf Pferde- und Esselfleisch, Mäuse, Hunde, Katzen und «fäl und blätz von alten schuochen»⁹².

Anderes: Vieh, Heu, Emd, Hanf, Flachs.

Die Preise regelten sich nach streng marktwirtschaftlichen Prinzipien, d.h. nach Angebot und Nachfrage. Eine irgendwie geartete Preiskontrolle, Schutzzölle, Ein- und Ausfuhrbeschränkungen gab es nicht. So konnte jede Fehlernte den Preis eines Produkts auf das zweie oder gar dreifache hinaufjagen. Waren davon Grundnahrungsmittel betroffen, so löste dies sofort Hungersnöte aus. In einigen Fällen konnte notfallmässig Getreide oder Reis aus der Eidgenossenschaft, aus Deutschland oder Italien eingeführt werden, doch meist produzierten diese Gegenden im selben Jahr auch nicht gerade Überschüsse. Hans Ardüser, der als Lehrer gänzlich auf die Versorgung vom Markt angewiesen war, liefert uns ein paar eindrückliche Schilderungen solcher Teuerungsschübe:

1602: «In Pündten ward ein stuck schwyzerschmalz, so 3 gl. wärt, um 6 gl. 14 cr. verkoufft».

1586: «In Vngarn haben sie wägen grosser theüri vnd hungersnot den Türcken ihre kinder verkoufft vnd vm kürn vertuschet. . . Ist überal dz kürn vm das halbtheil teurer denn bishar verkoufft worden».⁹³

Wie tief der Einblick in marktwirtschaftliche Zusammenhänge damals schon war, zeigt die folgende Stelle bei Stumpf: «Nun wass in disser thüwrin allerley gnüg uff dem merkt feyl, derhalb mencklich vermeint, das dise thüwri allein dahar keme das so vil gelts im lanndt wass» (nachdem die Eidgenossen angefangen hatten, eigene Rollbatzen nach schwäbischer Währung zu prägen)⁹⁴.

Masse und Währungen

Es geht in diesem Abschnitt nicht darum, eine Masstabellen zusammenzustellen. Vielmehr kann anhand der einzelnen Angaben nur ein wenig das Chaos illustriert werden, welches in bezug auf die Masse herrschte.

Allein in den verwendeten Quellen kamen folgende Distanzmasse vor: Rätische Meile, römische Meile, welsche Meile, deutsche Meile, grosse deutsche Meile, italienische Meile, kleine Meile, gemeine Schweizer Meile, grosse Schweizer Meile, Bündner Meile, englische Meile, Stadien, Stunden zu Fuss, Stunden zu Ross und schliesslich Schritte.

Umrechnungshinweise gibt es mehr als genug. Doch Einigkeit herrscht keineswegs. So gilt bei Tschudi: 1 Schweizer Meile = 1 deutsche Meile = 8 welsche Meilen = 2 Stunden zu Ross = $3\frac{1}{2}$ Stunden zu Fuss. Bei Stumpf (der sonst gern in Schritten rechnet) hingegen ist die grosse deutsche Meile kleiner als bei Tschudi die (normale) deutsche Meile, nämlich nur $2\frac{3}{4}$ Stunden zu Fuss. Bei Waldheim wiederum ist eine Schweizer Meile grösser als zwei deutsche Meilen, wo sie bei Tschudi etwa gleich gross sind. Coryate, der mit dem Kurs 1 rätische Meile = 5 englische Meilen rechnet, findet die Unart der Bündner, die Strecken in Stunden anzugeben, überhaupt sehr lästig, weil doch der eine dreimal so schnell sei als der andere⁹⁵. Bleibt nur zu hoffen, dass trotzdem alle angekommen sind . . .

Bei den Währungen sah es nicht viel besser aus: Gulden, Heller, Kreuzer, Pfennige, Batzen, Franken, Kronen, Goldkronen waren Einheiten, die in rheinischem, französischem, Zürcher, Luzerner, Freiburger, Berner etc. etc. Münz gleichzeitig kursierten, und dann konnte ein Wechselkurs wie folgt aussehen: 1 französische Krone = 2 Franken = 25 Konstanzer Batzen = 100 Etschländer Kreuzer = 500 Heller. Wo bei ein Heller immer noch so viel wert ist, dass um 1560 vier Häuser zusammen nur einen Heller zu einer Busse beisteuern müssen, die das Engadin bezahlen muss⁹⁶.

Gewichts-, Längen- und Hohlmasse wurden in den Quellen nur ganz selten erwähnt.

Reisen im Gebirge

Heute ist das Reisen für viele Menschen das grösste Freizeitvergnügen. Nie hat es mehr Verkehr in den Bergen als an den Wochenenden und in den Ferien, wenn landschafts- und tempohungrige Städter über die Pässe rasen oder zu Fuss die Bergwelt erkunden.

Wie anders sah das im Mittelalter aus, wo sich für die Landschaft kein Mensch interessierte, und wo dem Eiligen nicht mehr als eine Pferdestärke zur Verfügung stand! Da war niemand auf der Strasse, der nicht aus geschäftlichen, politischen, militärischen oder religiösen Gründen dazu gezwungen war⁹⁷. Viele von ihnen verschlug es auf ihrem Weg ins Gebirge. Während sich die Einheimischen dadurch nicht aus der Ruhe bringen liessen – Juvalta reiste ein Leben lang durch die Bünde, ohne ein Wort über die Berge zu verlieren – konnten sich die Ausländer alle dem gewaltigen Eindruck der Alpen nicht entziehen. Der Anblick der schmalen Wege und Brücken, der Abgründe, tosenden Wasser und steilen Hänge versetzte sie in Angst und Schrecken. Der bescheidene Anstieg zum Flüeli-Ranft ist für Waldheim ein «grusam hoch gebirge». «Das gebirge müsten wir anstigen, das danne bose und ebenthurlich an zou stigene was. Da was ouch keyn stig noch keyn wegk nicht vnd die waltbeche liffen vns grusamlich vnder ougen»⁹⁸.

Ryff beschreibt seinen Schrecken beim ersten Anblick der Teufelsbrücke in der Schöllenen: «Keinner ist so manlich, ders nie gesehen, wan er so ilents unversechens umb das eck des felsens darzu kompt und über dise hoche, schmale brucken muoss, der nicht erschrecke und sich dorab nit etwas entsetze, sonderlich diewyl keine länen (Geländer) oder nebenwend doran sind»⁹⁹. Und trotzdem möchte er lieber den Gotthard zweimal reisen als den Splügen einmal, weil die Via mala mit ihren hängenden Stegen noch viel entsetzlicher ist¹⁰⁰.

Wer reisen wollte, musste bei guter Verfassung sein, weil der Ritt oder Fussmarsch über die Pässe sehr anstrengend war. So schützte denn Juvalta auch seine «schwächliche Gesundheit vor, derenthalber (er) die Reise nicht unternehmen könne», als er einen Auftrag nicht annehmen wollte¹⁰¹. Die Ausländer wiederum waren von den einheimischen Säumern, welche täglich ihrer harten Arbeit nachgingen und winters wie sommers draussen übernachtet haben sollen, sehr beeindruckt¹⁰². Für Burnet war es ein Rätsel, wie man in diesem Land überleben kann, «for one sees nothing but a tract of vast Mountains that seem barren Rocks, and some little Vallies among them not a mile



Abb. 3
Mann und Pferd mit Schneereifen,
Holzschnitt aus:
Olaus Magnus,
«Historia de gentibus septentrionalibus», Basel
1507.

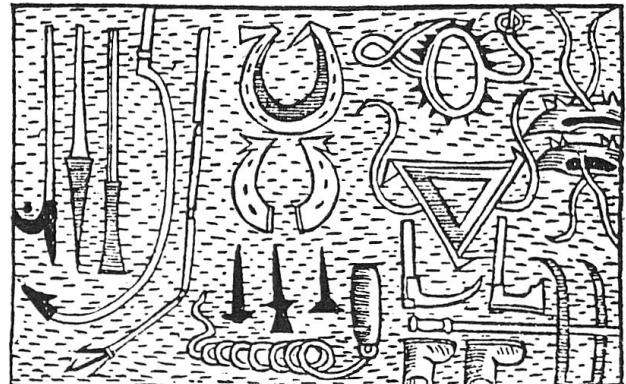
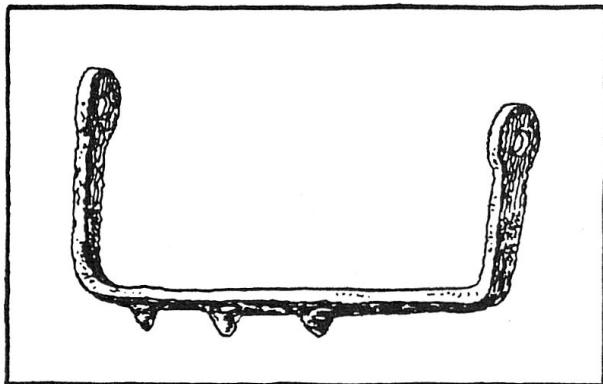
broad, and the best part of these is washed away by the Rhine and some Brooks . . . ». Er ist sehr überrascht, dass es in den Bünden, «that are one of the poorest States», wo Kinder sogar Pferdedung auf der Strasse sammeln, keine Bettler gibt¹⁰³. Die Schönfärberei der Bündner Schriftsteller, wie reich und fruchtbar ihr Land sei, wird also durch die Eindrücke der Reisenden gründlich korrigiert.

Wie man vorwärts kam

Transportmittel

«Kurz darauf wurde er (der Pfarrer) von einem, seiner Reichthümer halber angesehenen Salis nach Thusis berufen, wo er plötzlich zu Geld kam. Aus einem Fussgänger ein Mann zu Pferd geworden, widmete er sich mit Leichtigkeit diesem Stande»¹⁰⁴. Wie man sieht, war das Pferd noch 1618 ein Privileg für reiche Leute und keineswegs das Fortbewegungsmittel des kleinen Mannes. Die meisten Menschen, sogar der Pfarrer, waren ihr Leben lang zu Fuss unterwegs. Das war auch im Gebirge so. Die Pferde, die zwar zahlreich vorhanden waren, wurden fast ausschliesslich für den Warentransport verwendet, der stolze Pferdebesitzer und Säumer ging zu Fuss. Und die seltenen reitenden Passanten mussten feststellen, dass die Wege oftmals so steil und steinig waren, dass man absteigen und das Ross am Zaum führen musste.

Wagen waren natürlich – wie bereits gesagt – noch seltener. Immerhin beschreibt Tafur schon 1438 ein Gerät, «ähnlich einem castilianischen Dreschwagen» (Trillo), von einem Ochsen gezogen, auf welchem der Reisende sitzt und sein Pferd am Zügel nach sich zieht¹⁰⁵, eine Bequemlichkeit, die sicher nur gut zahlenden Reisenden vorbe-



halten war. Auch auf Sänften findet sich nur ein einziger Hinweis¹⁰⁶, sodass auch dies nicht als alltägliches Transportmittel gewertet werden darf.

Blieb einem also doch nicht anderes übrig, als auf Schusters Rappen zu gehen. V.a. im Winter konnte das extrem mühsam sein, doch waren die Einheimischen sehr erfängerisch, wenn es galt, die Reise zu erleichtern. So gab es bereits Schneeschuhe, das waren Holzreifen, verbunden durch ein Netz von Schnüren, die man sich oder dem Pferd um die Füsse band. Für die Überquerung von Gletschern gab es Steigeisen (dasjenige auf der Abbildung stammt nota bene aus der Hallstattzeit!) sowie eine Anzahl von Eisgeräten vom Spitzstock bis zum Beil¹⁰⁷.

Es wurden zur Vermeidung von Spaltenstürzen auch Seilschachten gebildet, und in seltenen Fällen schleppte man ein Brett mit, um damit eine provisorische Brücke über die Spalten zu schlagen¹⁰⁸. Im Normalfall musste man aber mit einem Sprung übersetzen, was auch für viele Bergbäche galt. In einem solchen Fall erwies sich ein kräftiger Wanderstab von Nutzen, der sich gleichsam zum Stabweitsprung einsetzen liess¹⁰⁹.

Skier gab es offensichtlich noch nicht, dafür alle Arten von Rutschgeräten. Wagemutige setzten sich auf Tannenäste und fuhren darauf zu Tal. Die etwas weniger Mutigen wurden auf Tierhäute gesetzt und hinuntergelassen, doch gab es natürlich auch richtige Schlitten, die von Tieren gezogen wurden¹¹⁰.

Gepäck

Das Gepäck war immer ein Problem. Denn einerseits musste man alles selber schleppen – eine Post gab es nicht, und ein Packpferd leistete man sich höchstens über den Pass – andererseits musste man jedoch seine ganzen Habseligkeiten dabei haben, weil unterwegs außer einem Dach über dem Kopf und etwas zu essen nichts zu haben war: Sogar Leintücher und Besteck musste man selber ins Wirtshaus

Abb. 4
Steigeisen aus
der Zeit 700–400
v. Chr., aus:
E. v. Sacken, «Das
Grabfeld von Hall-
statt», Wien 1868.

Abb. 5
Vorrichtungen
und Geräte zum
Überschreiten
des Eises, Holz-
schnitt aus: Olaus
Magnus, «Historia
de gentibus sep-
tentrionalibus»,
Basel 1507.



Abb. 6
Passieren eines steilen Schneehangs auf Fellen,
Holzschnitt aus:
Olaus Magnus,
«Historia de gentibus septentrionalibus», Basel
1507.

mitbringen. So ist es kein Wundner, dass Ardüser, der jeden Sommer mit seiner Malerausrüstung unterwegs war, jammert: «...vnnd noch am sälben tag gen Dusis, als bi aller grösster hiz, schwer trägen vnnd wenig zerung. Also ists mir och ali andre iar ergangen»¹¹¹.

Wer persönliche Bekannte hatte, konnte auch mal Gepäck oder Pferde einstellen oder wo anders hinbringen lassen, doch das war wohl eher die Ausnahme¹¹².

Der Jerusalemfahrer Stockar hat eine hochinteressante Liste zusammengestellt mit Sachen, die ein Pilger mitnehmen sollte (wobei gesagt werden muss, dass er zu Pferd unterwegs war). Neben Geld und Kleidern gehörte dazu: «ain fleschen, ain schüselen, ain fürzüg un wechsin kerzen. und ain schribzüg und babir, dinten und federen und isin nagel, ain kalender ... und ain bettbüchlin und ain drog (Truhe) ... ain madaratzen ... und 2 linlachen oder 4 und 2 küsin liderin und ain brunz glas (Harnflasche) mit aim futter und nadelen und faden, ain gewandbürsten und brott und win, bischotta (Biskuit) verzückereten, den win sur, wisen und rotten, 3 brilen (Flaschen), und kess und rosenlattwergen (Sirup), und digen (getrocknet) flasch und fisch und ain dischlechelin und ain handzwechelin, ain laterni, und ain bimesser (Dolch) mit aim schadlin (Scheide) und zuckererbs, und gutt gewürz ..., ain schwumm und ain angelschnur und ain zanlin (Körbchen), ain büchs mit figelott (Veilchensirup), ain lieffel und ain kesselin. Und ain heffelin, ain ribiselin, ain isin spisslin und babyr zu ars wüsch (Klopapier) und drygax (derlei) züg und züg us der albodeg und kalmis und strenzen (Arzneipflanzen), und was dan uff das mier (Meer) gehiert»¹¹³.

Auf der Heimreise kamen dann noch Souvenirs dazu: Schmuck, Edelsteine, Perlen, Reliquien, Wüstenrosen (Rosen von Jericho?), Kleider, Schuhe, Kamellederwaren, Früchtesamen¹¹⁴.

Unterkünfte

«Pernoctavimus in villa quadam . . . apud rusticum quendam, qui nos satis humaniter tractavit, vinum bonum dedit»¹¹⁵. Es gibt in den Quellen hin und wieder Hinweise darauf, dass Reisende privat eine Übernachtungsmöglichkeit bekamen. Ansonsten standen einem aber eine Vielzahl von öffentlichen Unterkünften zur Verfügung: Wirtshäuser, Herbergen oder Spitäler, d.h. zu einem Orden gehörende Unterkünfte. Diese Häuser standen stets an der Strasse, meist an wichtigen Orten: Am Marktplatz, bei der Brücke, auf der Passhöhe. Nicht selten waren sie gekoppelt mit Zoll- und Lagerhaus, besassen in jedem Fall einen Stall und übertrafen an Grösse und Vornehmheit alle andern Häuser. Die Wirtshäuser trugen auch Namen, die den heutigen überraschend ähnlich sind: Zum Lämmli, zum goldenen Leuen, zur Krone, zur Glocke, zum blauen Turm, zum Haus, zum weissen Kreuz, zur weissen Lilie, zu unserer lieben Frau, zu Sankt Bernhard, zur Sonne, zum roten Ochsen, zum Kindli, zum Engel, zum Falken etc.

Die Wirtshäuser waren damals von grosser Bedeutung. Hier kehrten die Säumer aus der Region ein, die Reisenden, Pilger und Kaufleute aus dem In- und Ausland und natürlich die Ortsansässigen zum abendlichen Umtrunk. Im Wirtshaus wurde aber nicht nur gegessen, getrunken und geschlafen; dort wurden auch Informationen ausgetauscht: Der Fremde wurde über seinen weiteren Weg, Land und Leute unterrichtet¹¹⁶, der heimkehrende Jerusalemfahrer berichtete von den Wunderdingen, die er gesehen und gehört haben will¹¹⁷, selbst Kriegsnachrichten nahmen ihren Weg über das Wirtshaus: «In der Nacht kam er endlich, trat heimlich durch die Hintertüre in die Scheuer des Wirts und bestätigte mir alles, was ich in Bezug auf die Wormser Festungswerke . . . vorher von den Fuhrleuten erfahren hatte» (Worms = Bormio)¹¹⁸. Im Wirtshaus konnten Reisende, die monatelang unterwegs waren, ihre Hemden waschen, Schuhe putzen (lassen?) und sich rasieren¹¹⁹. Hier wurden aber auch Geschäfte abgewickelt und beim Wein die Seele geleert: «Quivi si consultano, quivi de gran negotii tra loro trattano et come huomini non però tutti riscaldati dal vino, molte volte i secreti del'animo scouprono»¹²⁰. Das Geschäftemachen in der Wirtsstube floss sogar ins Bündner Märchen ein, so sehr gehörte das offensichtlich dazu: «Ein schöner Vogel flog ihm auf die linke Schulter und blieb darauf, auch als er in einem Wirtshaus zum Übernachten einkehrte. In der Wirtsstube sassen mehrere Gäste, und die wollten ihm sofort den Vogel abkaufen . . .»¹²¹.



Abb. 7
Der hl. Beatus auf der Wanderschaft in der Schweiz, Holzschnitt aus: J. Stumpf, «Gemeiner löblicher Eidgenossenschaft, Stetten, Landen und Voelkeren Chronick», Zürich 1548.

Die Hospize auf den Pässen schliesslich waren nicht nur wichtig, weil sie Wanderern im Sturm, Schnee und Nebel Zuflucht boten. Sie hatten zugleich eine soziale Funktion, indem in ihnen arme Leute kostenlos verpflegt und beherbergt wurden. Diese Spitäler wurden oft von Mönchen das ganze Jahr geführt, obwohl der Unterhalt nicht einfach war und Nahrung und Brennholz vom Tal heraufgebracht werden mussten¹²².

Reisetempo

Nach dem bisher Gesagten dürfte wohl klar geworden sein, dass eine Reise damals viel länger dauerte als heute. Man vergleiche nur das Tempo eines Fussgängers mit dem eines Autos. Aber es kamen noch andere Hindernisse hinzu: Zuerst einmal brauchte man für das Gebiet, durch welches man ziehen wollte, einen Pass, einen Geleitbrief. Herrschte irgendwo die Pest oder Krieg, bekam man des öfters weder Durchreiseerlaubnis noch Herberge und sass fest. Dann gab es weder öffentliche Verkehrsmittel noch Fahrpläne noch feste Preise. Es konnte Tage dauern, bis man ein Schiff fand, welches zu einem anständigen Preis in die gewünschte Richtung fuhr. Nachts reiste man nur in Notfällen. Auf den Pässen endlich kamen all jene Schwierigkeiten hinzu, denen der letzte Abschnitt gewidmet ist. Man versuchte zwar, in einem Tag hinüberzukommen, aber es konnten auch drei Anläufe notwendig sein, bis man einmal nicht wegen Wind und Wetter umkehren musste. Kurz, die Reisezeit war überhaupt nicht im voraus abzuschätzen, was für Geschäfts- und Kriegsleute natürlich sehr unangenehm war. Die Pilger jedoch nahmen es in der Regel sehr gemütlich,

verweilten da und dort ein oder zwei Tage und liessen kaum ein Kirchlein oder eine Klosterbibliothek unbeachtet am Wegesrand. Hier einige Reisezeiten zum Vergleich:

Rot Hans, Pilger, zu Fuss: Basel (4. März 1440) – Venedig (20. März) = 17 Tage.

Rot Peter, Pilger, zu Fuss: Basel (9. März 1453) – Venedig (29. März) = 21 Tage.

Waldheim, Wallfahrt, zu Fuss (?): Frauenfeld (5. April 1474) – Genf (12. April) = 8 Tage.

Stockar, Pilger, Pferd und Schiff: Schweiz – Jerusalem retour (1519) = 30 Wochen.

Ardüser, Arbeitssuche, zu Fuss: Lenz (9. Sept. 1590) – Chiavenna – Plurs – Soglio – Vicosoprano – Casaccia – Lenz (12. Sept.) = 4 Tage.

Tschudi, Theorie, zu Pferd: Mailand – Chur = 3 Tage und Chur – Bregenz = 1½ Tage.



Abb. 8
Pilgernder Mönch,
Holzschnitt aus:
J. Stumpf, «Ge-
mainer löblicher
Eidgenossen-
schaft, Stetten,
Landen und Voel-
keren Chronik»,
Zürich 1548.

Gefahren und Mühsal im Gebirge

Der Gefahren waren im Gebirge so viele und werden in den Quellen so lebhaft geschildert, dass man sich geradezu wundert, wie unverdrossen sich die Leute immer wieder auf den Weg gemacht haben. Da waren zuerst einmal die Räuber. Obwohl das Bündnerland als sehr sicher galt, wissen alle Chronisten von Raubüberfällen oder gar von stets berüchtigten Strassenabschnitten zu berichten: «Auf dem Weg nach Schuls hinab folgt nun eine durch Raub und Mordanfälle ehemals berüchtigte Stelle. Die Ermordeten wurden, laut Geständnis der Verbrecher, bald vergraben, bald in Stauden verborgen». «Auch ich selbst . . . entging nur durch Gottes besonderen Schutz den Nachstellungen der Strassenräuber»¹²³. Durch harte Gesetzgebung und grossangelegte Säuberungs- und Hinrichtungsaktionen versuchte man, dem Übel beizukommen, allerdings mit mässigem Erfolg.

Hinzu kam das Problem der Orientierung. Wegweiser werden nirgends erwähnt, und die Karten waren so miserabel, dass es unmöglich war, nach ihnen zu gehen. Da hatte man sich natürlich schnell verirrt, zumal wenn Nebel einfiel: «Öfters verfehlten Reisende den Weg nach Klosters, zumal bei nebeligem Wetter, und kamen zu ihrer Verwunderung nach Süs zurück; indessen ist dies mit Abgeordneten zum Bundstag auch an heitern Tagen geschehen»¹²⁴. Glücklich, wer da einen Kompass besass, ein damals vermutlich noch recht seltenes Gerät: «Uff den 12. (März 1521) lag ein grosser näbel, ich musst dem Magnet nach faren, gan Burgum»¹²⁵. Im Winter wurde der Weg mit Stangen markiert, aber die meisten Reisenden wagten sich trotzdem nicht ohne Führer ins Gebirge. Auch jene, die wochenlang unterwegs waren



Abb. 9
Passfahrer von
einer Lawine
überrascht, Holz-
schnitt aus:
J. Stumpf, «Ge-
mainer löblicher
Eidgenossen-
schaft, Stetten,
Landen und Voel-
keren Chronick»,
Zürich 1548.

und allein bis nach Deutschland oder Jerusalem fanden: Über die Berge dingten sie einen «Knecht», der sie führen und vor Gefahren bewahren sollte. Es gab Abgründe, in denen erschreckte Tiere zu Tode stürzen konnten, Bäche, die über die Ufer getreten waren und die Strasse unter Wasser gesetzt hatten, und je weiter man reiste, desto grösser war die Chance, in einen Pest- oder Kriegsberg zu geraten.

Mit Abstand die grösste Gefahr stellten jedoch das Wetter und die im Winter damit verbundenen Lawinen dar. Hier berichten die Chronisten von einem erstaunlich grossen Wissen der Einheimischen, doch verstand man es nur sehr beschränkt, sich gegen die Katastrophen zu schützen. So konnte man beispielsweise die Stellen, an denen regelmässig Lawinen niedergingen, sehr genau, hatte aber nicht die Mittel, Galerien oder Tunnels zu bauen. Simler weiss in seiner Lawinenkunde aber noch mehr zu berichten: Vom Unterschied zwischen Staublawinen, Schneebrettern und Grundlawinen, von mangelnder Verbindung zwischen Neuschnee- und vereisten Altschneeschichten, von Sonnen-



Abb. 10
Sturm und Erdbeben, Holzschnitt aus: J. Stumpf, «Gemainer löblicher Eidgenossenschaft, Stetten, Landen und Voelkeren Chro-nick», Zürich 1548.

einstrahlung und Erschütterung als Auslöser, von baumlosen Steilhängen als Ausgangspunkt, von der Gefahr, mit einer Lawine in den Abgrund gerissen zu werden oder im Schnee zu ersticken, aber auch von Überlebenschancen. Kurz, abgesehen von quantitativen Angaben ist die gesamte moderne Lawinenforschung vorweggenommen!¹²⁶ So gab es auch Möglichkeiten, Lawinenunfälle zu vermeiden: Man brach frühmorgens auf und passierte Gefahrenstellen möglichst rasch. Man versuchte, mittels Gewehrschüssen Lawinen vorzeitig auszulösen¹²⁷. Und noch wichtiger: Man baute in den Lawinenzügen keine Gebäude und pflanzte sogar dreieckförmige Bannwälder an¹²⁸. Was alles natürlich nicht verhindern konnte, dass immer wieder Leute umkamen.

Doch die Witterungsverhältnisse brachten noch andere Gefahren mit sich. Kam man im Sommer vor Hitze fast um, drohten im Winter Erfrierungen und Schneebblindheit. Gefühllos gewordene Füsse steckte man in kaltes und später warmes Wasser, «die Augen werden dadurch geschützt, dass man einen dunklen Gegenstand vorhängt oder durch eine sogenannte (!) Brille»¹²⁹.

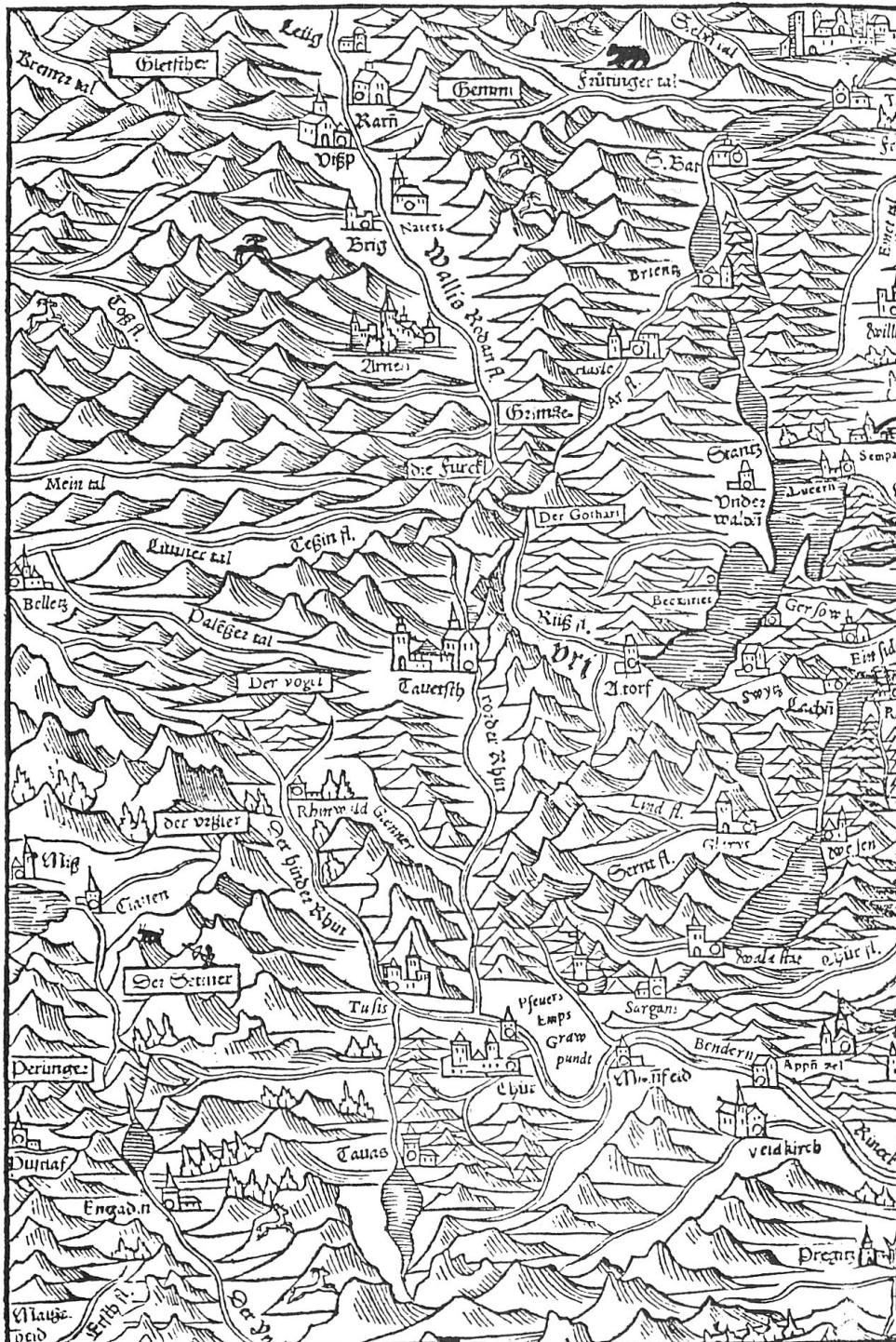


Abb. 11
Karte der Schweiz, Ausschnitt. Orientierung nach West, in der Mitte Gotthard, Furka und Grimsel. Der Splügenpass ist mit «vresler» bezeichnet, der «vogel» ist der Pizzo Uccello (San Bernardino). Aus: S. Münster, «Cosmographey», Basel 1545.

Schliesslich gab es auch noch Stürme, Gewitter und Schneestöber, in denen dem Wanderer Verirrung, Kälte- und Erstickungstod drohten. Die Mutigen unter ihnen gruben sich Löcher in einer Wächte, also regelrechte Biwaks, liessen sich einschneien und hofften, am nächsten Tag von Hilfstruppen ausgegraben zu werden¹³⁰. Nein, das Reisen war damals gewiss kein Zuckerschlecken.

Wer wandlen oder reisen will,
 Der vertrauw dem glück nit zvyl;
 Sonder uff sich selbs hab acht,
 Du bist gar bald zuo schaden bracht . . .¹³¹

Schlusswort

Wir sind am Schluss unserer Reise angelangt und fragen uns rückblickend natürlich: Was hat sie gebracht?

Nun, meine Arbeit sollte v.a. der Anschaulichkeit dienen. Sie soll die LeserInnen von mehr politisch, wirtschaftlich oder juristisch ausgerichteten Geschichtswerken davon abhalten, allzu rosig von den frühneuzeitlichen Verhältnissen zu denken. Zu leicht füllen wir Begriffe wie «Handel», «Strassen», «Transit» oder «Reisen» mit den Vorstellungen aus unserer Zeit. Ich hoffe, dass meine Arbeit die grossen Unterschiede, die zwischen damals und heute herrschen, deutlich gemacht hat. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Reisetempo, Transportkapazität, Unterkunftsmöglichkeiten, das alles lässt sich mit heute überhaupt nicht vergleichen. Die Menschen von damals kannten zwar unsere heutigen kollektiven Probleme – Umweltverschmutzung, Staus, knappe Zugsverbindungen, Massentourismus etc. – nicht; dafür stellte die Reise durchs Gebirge für jeden einzelnen von ihnen, sei er nun auf einer Handelsreise, einer Wallfahrt oder auf dem Kriegspfad, einen täglichen Kampf ums Überleben dar.

Diese Arbeit stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit in bezug auf den frühneuzeitlichen Handel und Wandel insgesamt. Sie stellt aber einen gewissen Anspruch auf Vollständigkeit, was die zeitgenössischen literarischen Quellen betrifft. Da sich die Topografien bzw. Reisebeschreibungen untereinander recht ähnlich sehen, dürfte dieser Art Quellen nicht mehr viel neues zu entnehmen sein. Meine Arbeit bietet einen Querschnitt durch das gesammelte Material. Sie erspart aber niemandem die eigene, spannende Lektüre desselben!

¹ Planta, Verkehrswege Bd. 1.

Anmerkungen

² Zu diesem Abschnitt vgl. Steinitzer, Einleitung.

³ Ryff, S. 45.

⁴ Campell, Top. S. 153.

⁵ Simler, S. 86.

⁶ Tafur, S. 49.

⁷ Campell, Gesch. S. 11.

⁸ Campell, Gesch. S. 428f.

⁹ Juvalta, S. 20 und Ardüser, Chr. S. 184.

¹⁰ Campell, Gesch. S. 333.

¹¹ Ardüser, Chr. S. 236.

- 12 Simmler, S. 124.
13 Guler, S. 194.
14 Sprecher von Berneck, S. 290.
15 Tschudi, Rhet.
16 Coryate, S. 359.
17 Campell, Top. S. 22 bzw. 66 bzw. 179f.
18 Ryff, S. 94f bzw. 96f zu 94f vgl. auch Burnet, S. 89.
19 Simler, S. 125.
20 Campell, Top. S. 95 und 152.
21 Ryff, S. 94f.
22 Campell, Top. S. 160 bzw. Stockar, S. 70.
23 Tschudi, Rhet, Tschudi, Gall. S. 330, Stumpf, Chr. S. 300. An anderer Stelle behauptet Tschudi allerdings, der Lukmanier sei ebenfalls ganzjährig offen.
24 Campell, Gesch. S. 466.
25 Simler, S. 132 und Capaul, S. 146.
26 Tschudi, Gall. S. 324 und 328.
27 Campell, Top. S. 87.
28 Tschudi, Rhet.
29 Guler, S. 175.
30 Tschudi, Gall. S. 334.
31 Coryate, S. 362.
32 Tschudi, Rhet.
33 Campell, Top. S. 66 bzw. 86.
34 Sprecher von Berneck, S. 13f.
35 Tschudi, Gall. S. 291.
36 Guler, S. 149.
37 Sprecher von Berneck, S. 182.
38 Campell, Top. S. 98.
39 Ardüser, Chr. S. 253.
40 Sprecher von Berneck, S. 326.
41 Campell, Gesch. S. 528.
42 Campell, Gesch. S. 403 und Ryff, S. 96.
43 Simler, S. 124.
44 So z. B. in Tiefencastel (Campell, Top. S. 48) und in Leuk (Stumpf, Reise. S. 257).
45 Waldheim, S. 102.
46 Coryate, S. 366.
47 Ryff, S. 46.
48 Campell, Top. S. 84.
49 Tschachtlan, Tafel 8.
50 Ryff, S. 96.
51 Nauders, Schleins, Sins, Schuls, vgl. Campell, Top. S. 110.
52 Campell, Top. S. 84 vgl. auch Capaul, S. 147, dem allerdings nur 14 Brücken bekannt sind.
53 Ardüser, Chr. S. 90.
54 Campell, Gesch. S. 185.
55 Campell, Top. S. 176.
56 Wie parteiisch die Forscher heute noch sind, zeigt die Ausdrucksweise von W. Schnyder. In seinem Buch «Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter» spricht er ohne Anmerkung von «Export», wenn er den Nord-Süd-Transport meint (und umgekehrt), wo derselbe Transport für einen Bündner Transit, für einen Italiener Import bedeutet.
57 Es gab Gebiete, in denen ganze Berghänge kahlgeschlagen worden waren, so oberhalb Sclamischott. Campell, Top. S. 110.
58 Juvalta, S. 18.
59 Stumpf, Chr. S. 285 und Campell, Anhang, S. 18.

- 60 Ardüser, Chr. S. 60.
61 Campell, Chr. S. 522.
62 Juvalta, S. 45f.
63 Stockar, S. 47.
64 Schnyder, Handel und Verkehr S. 42–62. Was bei Schnyder nicht, hingegen bei Ardüser erwähnt ist, sind türkische Sklavinnen und Sklaven, die nordwärts transportiert wurden, von denen einige aber auch im Land blieben; ein Handel, der von den Bünden erst 1606 verboten wurde (S. 209f und S. 217).
65 Campell, Anhang S1 115f.
66 Campell, Top. S. 22 bzw. 146.
67 Guler, S. 192.
68 Guler, S. 197.
69 Niger, S. 49.
70 Guler, S. 212.
71 So z. B. C. Jecklin um 1600 (Ardüser, Chr. S. 163f). Vgl. dazu auch Caroni, Zur Bedeutung, S. 97.
72 Campell, Anhang, S. 114f.
73 Aus: Der heroische wilde Mann, 1620. Volkslieder II, S. 120.
74 Deplazes, S. 74f.
75 Campell, Top. S. 94.
76 z. B. Campell, Top. S. 116, Niger, S. 59.
77 Coryate, S. 360f; Marso, S. 34.
78 Mathieu, S. 115f.
79 Campell, Gesch. S. 152.
80 Simler, S. 126.
81 Cellini, S. 128f.
82 Simler, S. 131 bzw. 125.
83 Campell, Top. S. 88.
84 Ardüser, Chr. S. 82.
85 Stumpf, Reise S. 239, und 240, Wölffli, S. 14.
86 Juvalta, S. 91f.
87 Campell, Gesch. S. 430.
88 Juvalta, S. 22.
89 Capaul, S. 140.
90 Campell, Gesch. S. 130.
91 Marso, S. 44.
92 Ardüser, Chr. S. 116.
93 Ardüser, Chr. S. 175 bzw. 97f.
94 Stumpf, Chr. S. 26.
95 Coryate, S. 362.
96 Campell, Gesch. S. 446.
97 Die Engländer Coryate und Burnet, die wirklich nur zu ihrem Vergnügen zu reisen scheinen, müssen hier als Ausnahme bzw. als Vorläufer englischer Reiselust gewertet werden.
98 Waldheim, S. 116.
99 Ryff, S. 46.
100 eda. S. 94f.
101 Juvalta, S. 43.
102 Marso, S. 41, Burnet S. 90.
103 Burnet, S. 67 bzw. 90.
104 Juvalta, S. 50.
105 Tafur, S. 48.
106 Guler, S. 194.
107 Simler, S. 126.
108 eda. S. 130f.
109 Wölffli, S. 122.

- 110 Simler, S. 126f.
 111 Ardüser, Selbstbio. S. 23.
 112 Wölffli, S. 115, Ryff, S. 96.
 113 Stockar, S. 61.
 114 eda. S. 64.
 115 Stumpf, Reise S. 239.
 116 Coryate, S. 360f.
 117 Stockar, S. 51f.
 118 Juvalta, S. 70.
 119 Stumpf, Reise S. 239.
 120 Marso, S. 37.
 121 Von der Prinzessin, die nicht lachen konnte. Märchen S. 18.
 122 Guler, S. 194 und S. 220.
 123 Campell, Top. S. 100 bzw. S. 158.
 124 eda. S. 88.
 125 Wölffli, S. 114.
 126 Simler, S. 133–136.
 127 Tafur, S. 50.
 128 Simler, a.a.O.
 129 Simler, S. 137.
 130 Campell, Anhang, S. 15f.
 131 Ermanung, Ryff, S. 25.

- ARDÜSER, Hans: Selbstbiographie, hg. von J. Bott. In: Beilage zum Jahresbericht der naturforschenden Gesellschaft Graubünden, NF, Chur 1877, S. 3–41.
- ARDÜSER, Hans: Chronik, hg. von J. Bott. In: eda. S. 43–626.
- BURNET, Gilbert: Some letters, Containing an Account of what seemed most Remarkable in travelling through Switzerland, Italy, Some Parts of Germany & c In the Years 1685 and 1686. Rotterdam 1687.
- CAMPELL, Ulrich: Zwei Bücher rätischer Geschichte (Topographische Beschreibung von Hohenrätien / Geschichte von Hohenrätien). Übers. u. hg. von Conradin von Mohr. In: Geschichte der Republik Graubünden, hg. von Th. von Mohr, Chur 1848. Zitiert als: Campell, Top. bzw. Campell, Gesch.
- DERS.: Dritter und vierter Anhang zur Topographie, hg. von T. Schiess. In: Jahresbericht der naturforschenden Gesellschaft Graubündens, NF, Anhang zu den Bänden 42–44.
- CAPAUL, Wolff von: Chronik aus Flims 1550, hg. von Guido von Salis-Seewis. In: Bündnerisches Monatsblatt 1920, S. 135–149.
- CELLINI, Benvenuto: Leben des C.B., übers. und hg. von J.W.v.Goethe, Tübingen 1803.
- CORYATE, Thomas: Coryats Crudities. Hastily gobled up in five Moneths trauells in France, Savoy, Italy, Rhetia, comonly called the Grisons country, Helvetia alias Switzerland, some parts of high Germany and the Netherlands. London 1611.
- GULER, Johansen von Weineck: Raetia: Das ist / Aussführliche und wahrhaffte Beschreibung Der dreyen Loblichen Grauen Bündten un anderer Retischen völker (...). Zürich 1616.
- JUVALTA, Fortunat von: Denkwürdigkeiten. Übers. u. hg. von Conradin von Mohr. In: Archiv für die Geschichte der Republik Graubünden, hg. von Th. von Mohr, Band 1. Chur 1848. Originaltitel: Fortunati a Juvaltis Raeti commentari vitae, hg. von Luzius Hold, Chur 1823.
- MÄRCHEN aus dem Bündnerland. Nach dem Rätoromanischen erzählt von Gian Bundi (nach der Chrestomathie von Caspar Decurtins). Basel 1935.
- MARSO, Ascanio: Discorso dei Sguizzeri 1588, hg. von L. Haas. In: Quellen zur Schweizer Geschichte, NF, Abt. 3, Bd. 7.

Quellen

- NIGER, Franciscus, aus Bassano: Rhetia, übers. u. hg. von T. Schiess. Beilage zum Programm der bündnerischen Kantonsschule 1896/97, Chur 1897. Originaltitel: *Rhetia, sive de situ et moribus Rhetorum.*
- ROT: Hans und Peter Rots Pilgerreisen 1440 und 1453, hg. von A. Bernoulli. In: Beiträge zur vaterländischen Geschichte Basel, NF, Bd. 1, 1882, S. 329ff.
- RYFF, Andreas: Reisebüchlein, hg. von F. Meyer. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 72, 1972, S. 5–136.
- SCHWEIZERISCHE VOLKSLIEDER, hg. von Ludwig Tobler. In: Bibliothek älterer Schriftwerke der deutschen Schweiz, hg. von J. Baechtold und F. Vetter, Bd. 4. Frauenfeld 1882.
- SIMLER, Josias: Die Alpen. Übers. u. hg. von Alfred Steinitzer. München 1931. Originaltitel: *De alpibus commentarius*, 1574.
- SPRECHER VON BERNECK, Fortunat: Rhetische Cronica / oder Kurtze und wahrhaftie Beschreibung Rhetischer Kriegs / unnd Regiments=Sachen / Dorinnen begriffen der ersten Alpischen Rhetiern herkommen / Lands=Art / Regiment / Thaten und Geschichten / so sich zu Friedens / unnd Kriegs=Zeiten von ihrem Ursprung an / biss auff das Jahr 1617 zugetragen. Chur 1672.
- STOCKAR, Hans: Jerusalemfahrt 1519 und Chronik 1520–1529, hg. von K. Schib. In: Quellen zur Schweizer Geschichte, NF, Abt. I, Bd. 4, 1949.
- STUMPF, Johannes: Reisebericht aus dem Jahre 1544, hg. von H. Escher. In: Quellen zur Schweizer Geschichte, Bd. 6, 1884, S. 231–310.
- DERS.: Gemeiner loblicher Eydgnoeschafft Stetten / Landen und Völckeren Chronick wirdiger thaaten beschreybung (...) Zürich 1547.
- TAFUR, Pero: Aus der Reisebeschreibung 1438/39 (Auszüge), hg. von K. Stehlin und R. Thommen. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 25, 1926, S. 45ff.
- TSCHACHTLAN: Berner Chronik 1470, hg. von H. Blösch, L. Forrer, P. Hilber. Genf / Zürich 1933.
- TSCHUDI, Aegidius: Grundtliche vnd warhaffte beschreibung der uralten Alpischen Rhetie / sampt dem Tract der anderen Alpgebirgen vnd Schweizerlands: nach Plinij / Ptolemei / Strabonis / auch anderen welt vnd gschichtschrybern warer anzeygung (...) Basel 1560. Zitiert als: Tschudi, Rhet.
- DERS.: Gallia comata. Costantz 1758. Zitiert als: Tschudi, Gall.
- WALDHEIM, Hans von: Reisen durch die Schweiz im Jahre 1474, hg. von F. E. Welti (Auszüge). In: Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern, Bd. 25, 1920, S. 89–154.
- WÖLFFLI, Heinrich: Reise nach Jerusalem 1520/21, hg. von H. Blösch. Bern 1929.

LEXER, Mathias: Mittelhochdeutsches Taschenwörterbuch, Stuttgart 1986³⁷.
SCHWEIZERISCHES IDIOTIKON.

Nachschlagewerke

- BUNDI, Martin: Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter. Chur 1982.
- DEPLAZES, Lothar: Alpen, Grenzen, Pässe im Gebiet Lukmanier – Piora (13.–16. Jh.). Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte Bd. 1. Disentis 1986.
- INNERSCHWEIZ und frühe Eidgenossenschaft, hg. vom historischen Verein der fünf Orte, Bd. 2 (Gesellschaft, Alltag, Gesichtsbild). Olten 1990.
- MARGADANT, Silvio: Land und Leute Graubündens im Spiegel der Reiseliteratur 1492–1800. Zürich 1978.
- MATHIEU, Jon: Inneralpine Landwirtschaft der Schweiz 1500–1800. Maschinen-skript. Chur 1990.
- STEINITZER, Alfred: Einleitung zu Josias Simlers «Die Alpen». München 1931.

Darstellungen

Die Abbildungen 1–11 wurden dem Werk von Alfred Steinitzer: Einleitung zu Josias Simlers «Die Alpen», München 1931 entnommen.

Abbildungsverzeichnis

Sylvia Bendel, Dreilindenstrasse 86, 6006 Luzern.

Adresse der Autorin