

Zeitschrift:	Jahresbericht der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden
Herausgeber:	Historisch-Antiquarische Gesellschaft von Graubünden
Band:	111 (1981)
Artikel:	Transitverkehr und sozialer Wandel am Beispiel der Bündner Täler Schams und Rheinwald in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts
Autor:	Simonett, Jürg
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-595838

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: 02.02.2026

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

Transitverkehr und sozialer Wandel am Beispiel der Bündner Täler Schams und Rheinwald in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Von Jürg Simonett

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	8
1. Einleitung: Transportrecht und Transportbetrieb bis anfangs des 19. Jahrhunderts	12
2. Schams und Rheinwald um 1800	17
2.1. Fuhrwesen	18
2.1.1. Zur Zahl der Säumer	18
2.1.2. Verdienst	20
2.1.3. Teilnahmemöglichkeiten	24
2.2. Die «führenden Familien»	26
2.3. Stabilitätsbedingungen	30
3. Der Strassenbau	32
3.1. Die Ausgangslage	32
3.2. Gegner und Befürworter	34
3.3. Finanzierung	37
3.4. Der Bau	38
3.5. Auswirkungen	40
3.6. Überblick	51
4. Die Auseinandersetzung um die freie Konkurrenz	54
4.1. Die Rationalisierung des Warenverkehrs	54
4.2. Die Debatte im Grossen Rat	57
4.3. Die Durchsetzung der freien Konkurrenz	61
4.4. Vergleich: Der Gotthard	65
5. Krisen	67
6. Schlusswort	72
7. Abkürzungen	74
8. Bibliographie	74

Der vorliegende Text ist eine um zirka die Hälfte gekürzte Fassung einer Lizentiatsarbeit, eingereicht im September 1978 bei Prof. Dr. R. Braun an der Universität Zürich. Starke Kürzungen wurden vorgenommen insbesondere bei den allgemeinen Ausführungen zu Graubünden sowie beim demographischen Teil.

Vorwort

Schams und Rheinwald sind zwei vorwiegend von der Landwirtschaft lebende Bündner Täler unmittelbar vor der nördlichen Seite der beiden Gebirgsübergänge Splügen und San Bernardino. Durch diese Lage finden die Einheimischen weitere Verdienstmöglichkeiten in den verschiedenen Berufen und Nebenberufen, die in der Region selbst zur Besorgung und Versorgung des Transitverkehrs erforderlich sind. In unterschiedlich hohem Masse war dies seit Jahrhunderten der Fall, je nach der allgemeinen politischen Lage und insbesondere dem Zustand der Wege oder Strassen in den Tälern. Die anfangs des 19. Jahrhunderts gebaute Fahrstrasse über die beiden Pässe bewirkte eine starke Zunahme des Waren- und auch Personenverkehrs, mit dem Höhepunkt zwischen 1850 und 1860. Die Alpenbahnen über den Brenner (1867) und durch den Mont Cenis (1872) brachten einen bedeutenden Rückgang, die Eröffnung der Gotthardbahn 1882 liess den Warentransit über die Bündner Pässe völlig erliegen.

Der reichen Literatur zur Bündner Passgeschichte können m. E. zu einem grossen Teil die Charakteristika zugeschrieben werden, wie Gerd Zang sie für die «Heimatgeschichte» aufzählt:¹

- harmonische Einheit: die Zeit des Bündner Passverkehrs als Goldenes Zeitalter, als Zeit breiten Wohlstands etc.,
- nur erlebbar, wirken lassen: Säumerromantik, Idylle,
- rational-diskursiv nicht begreifbar: noch 1963 fordert einer der verdientesten Bündner Historiker «die *gerechte* Anerkennung und Würdigung von Graubündens passstaatlicher Natur, in welcher die gesamte Wirtschaft des Berglandes, *Verderb und Gedeihen, Sein- oder Nichtsein* verankert ist.»²

Auf diese Art und Weise wird in einem grossen Teil der Literatur die Zeit bis zur Eröffnung der Gotthardbahn geschildert. Hier dann erfolgt der erste und einzige Bruch. Die Eisenbahnpläne des lokalen Bürgertums haben eine Niederlage erlitten, es gilt, die Agitation für eine Ostalpenbahn fortzusetzen. Die oben geschilderte Beschreibung der Zustände *vor* der Gotthardbahn wird gezielt verwendet. Nicht umsonst stammt ein grosser Teil der Darstellungen aus der Zeit um 1900, als man sich noch gewisse Hoffnungen auf eine Ostalpenbahn machte. Die Schilderung der «guten alten Zeit» vor 1882 liefert gewissermassen

¹ Zang, Region, S. 591ff.

² Jenny, Exposé, S. 11f.

die historische Legitimation für die oft am Ende des Buches explizit gestellte Forderung nach einer Bahn, die dann den früheren Wohlstand wieder nach Graubünden bringen werde.

Wie Siefken bemerkt, lag

«die technische Weiterentwicklung der Transportmittel . . . im 19. Jahrhundert im ökonomischen Interesse des fortschrittlichen Bürgertums. Die Anwendung moderner . . . Verkehrsmittel musste zwangsläufig die Industrialisierung und damit die grundlegende Veränderung der Wirtschaft und Gesellschaft vorantreiben. Es liegt somit nahe, dass es auch im Verkehrssektor ähnlich wie im ökonomischen und sozialen Bereich zu antagonistischen Auseinandersetzungen gekommen ist, die zwischen den beteiligten Kräften mehr oder weniger offen ausgetragen wurden.»³

Die grosse Mehrzahl der Darstellungen nimmt den Standpunkt dieses progressiven Bürgertums ein, ein Autor ist übrigens ein direkter Nachkomme von Churer Grossspeditoren. Die Zeit vor der Gotthardbahn wird weitgehend entproblematisiert, widerstreitende Interessen werden kaum erwähnt, oder dann von der liberalen Warte aus in die Ecke der Irrationalität oder Rückständigkeit abgedrängt.

Dass vor allem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein erbitterter Kampf um die Abschaffung der Portenrechte stattfand, wird weitgehend verschwiegen. Gerade vom Standpunkt der Täler aus ist Verlauf und Ausgang dieser Auseinandersetzung von entscheidender Bedeutung für Erwerbsverhältnisse, Berufsstrukturen und Lebensweise überhaupt.

Mir scheint, dass der Umwälzung des traditionellen Transportsystems vom Saumweg auf die Fahrstrasse zu wenig Platz eingeräumt wird, dass der Bau von Bernhardin- und Splügenstrasse in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts noch zu sehr als konfliktfreier, sachlich technischer Vorgang erscheint. Zugrunde liegt wohl die Auffassung, ein breiter, fahrbarer Weg sei in jeder Beziehung eine fortschrittsfördernde Sache; jeder habe schliesslich seinen Nutzen davon. Opposition gegen Strassenbau und damit verbundene Änderungen der Transportorganisation können dann leicht als Reaktion einiger uneinsichtiger Rückständiger abgetan werden. Siefken nennt drei Folgen einer solchen stark harmonischen, entproblematisierten Verkehrsgeschichte:⁴

1. Sie lässt kaum noch die Vorstellung von interessanten, d. h. auch politisch und sozial kontroversen, Entwicklungen zu.

³ Siefken, H., Verkehrsentwicklung und Provinzialisierung. Die Verkehrspolitik der bürgerlichen Fraktion in Konstanz. In: Zang, Region, S. 1.

⁴ ebda., S. 1f.

2. Sie bleibt im klassischen Konzept personalistischer Geschichtsschreibung stecken.⁵
3. Höchst ambivalente Folgen der neuen Transportarten oder Transportmittel auf die traditionelle Gesellschaftsordnung werden weitgehend ausser acht gelassen. Eine neue Strasse kann nicht nur direkt oder indirekt Arbeitsplätze schaffen, sondern ebenso auch zur Proletarisierung ehemals selbständiger Schichten beitragen. Siecken schildert am Beispiel der Bodenseeschiffahrt einen zusätzlichen Proletarisierungseffekt, der dadurch entstand, dass Dampfschiff und Eisenbahn diversen in der Segelschiffahrt tätigen Kleinunternehmen die Existenz entzogen. Etwas ähnliches ist im Fall Graubündens mindestens denkbar: nämlich dass mit Eröffnung der Fahrstrassen weniger Leute mehr Fracht transportieren konnten und dass zudem manche Säumer die Auslagen für Wagen und zusätzliche Pferde nicht mehr aufbringen konnten.

In diesem Sinne gehe ich mit Zang einig, wenn er fordert, dass die «harmonische Totalität» der «Heimatgeschichte» durch die «dialektische Totalität» der «Regionalgeschichte» zu ersetzen sei.

Während Verlauf und Auswirkungen des Zusammenbruchs im Bündner Transitverkehr gegen Ende des letzten Jahrhunderts relativ gut belegt und auch weitgehend umstritten sind, scheint mir solches für die Entwicklung in der ersten Jahrhunderthälfte viel weniger der Fall zu sein. Ich glaube, dass auch hier mehr als eine Technikgeschichte des Strassenbaus oder eine Darstellung der vorangegangenen Unterhandlungen auf diplomatischer Ebene möglich sein sollte.

Unter «sozialem Wandel» verstehe ich

«die Veränderung «sozialer Strukturen» . . . die Abweichung von relativ stabilen Zuständen, deren Stabilitätsbedingungen wir kennen müssen, um Wandlungspotentiale und Entwicklungsrichtungen analysieren und erklären zu können.»⁶

In dieser Arbeit wird gefragt nach sozialem Wandel, vor allem unter dem Einfluss des Transitverkehrs: Wie ändern sich die Lebensbedingungen und Lebensverhältnisse für die Einwohner von Schams und Rheinwald in der ersten

⁵ So beschäftigt sich zum Beispiel Domenig in seinem 1919 in Chur erschienenen Buch «Zur Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden» über sehr weite Strecken ausschliesslich mit den Unterhandlungen des Gesandten P. C. von Tscharner am Turiner Hof betreffend der Erbauung der Bernhardinstrasse.

⁶ Zapf, Sozialer Wandel, S. 11.

Hälften des 19. Jahrhunderts? Welchen Einfluss zeitigt speziell die Verkehrserneuerung vom Saum- zum Fahrverkehr und die nachfolgende Eliminierung der Portenorganisation, einer charakteristischen mittelalterlichen Subsistenzsicherung für Säumer und Fuhrleute in den Tälern, zugunsten der freien Konkurrenz?

In einem einleitenden Kapitel gebe ich einen ganz kurzen Abriss über Transportrecht und Transportorganisation bis um ca. 1800.

Ein Querschnitt bei der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert soll dann, bei *relativ* stabilem Hintergrund, Stabilitätsbedingungen für Schams und Rheinwald festlegen, um dann «Wandlungspotentiale» und «Entwicklungsrichtungen» analysieren und erklären zu können. Besonders in bezug auf Transportorganisation und Transportrecht, die bei der Frage nach sozialem Wandel unter dem Einfluss des Transitverkehrs einen zentralen Platz einnehmen, scheinen mir diese einigermassen stabilen Zustände gegeben zu sein. Zwei ausführliche Talbeschreibungen für Schams und Rheinwald, die 1808 und 1809 im «Neuen Sammler» erschienen sind, beeinflussten die Wahl dieses Zeitpunkts. Ansonsten war ich vor allem für den Jahrhundertbeginn gezwungen, mich stark auf rechtsgeschichtliche Abhandlungen zu stützen. Es gilt m. E. die Gefahr nicht zu erkennen, dass die genannten Stabilitätsbedingungen eben vor allem rechtlicher Natur sind, der die bestehende Realität nicht in jedem Fall zu entsprechen hatte. Insofern ist die Stabilität um 1800 sicher auch ein Resultat des methodischen Vorgehens; sozialer Wandel im 18. Jahrhundert bleibt weitgehend unberücksichtigt.

In den nächsten zwei Kapiteln kommen die wichtigsten Vorgänge zur Sprache, die diese *relativ* stabilen Zustände ins Wanken brachten, nämlich der Bau einer breiten Fahrstrasse in den zwanziger Jahren und die Durchsetzung der freien Konkurrenz in den dreissiger Jahren. Hier wird vermehrt an Hand von eigenen Quellenstudien die Frage nach Gegnern und Befürwortern, nach Argumentation, Durchsetzung und Folgen dieser grundlegenden Änderungen im Bündner Transitverkehr gefragt. Ein Vergleich mit anderen Pässen, vor allem mit dem Gotthard, soll zeigen, wie solche Entwicklungen anderswo ähnlich verliefen und durchaus in einen zeitgenössischen wirtschaftsgeschichtlichen Kontext grösseren Ausmasses passen.

Um 1850 hatte das Transitvolumen über die Bündner Pässe einen absoluten, erst wieder im 20. Jahrhundert erlebten Höhepunkt erreicht. Dazu steht bedeutend mehr Material, auch quantitativer Natur, zur Verfügung. Vor allem die Resultate der Eidgenössischen Volkszählung von 1850 können wertvolle Hinweise geben. Allerdings gilt es dabei, monokausale Erklärungsansätze zwis-

schen Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung zu vermeiden. Tatsächlich ist die Gesamtbevölkerung nach der Verkehrserneuerung vom Saumweg auf die Fahrstrasse bis zur Mitte des Jahrhunderts angestiegen. Dass aber auch das Goldene Zeitalter des Bündner Passverkehrs vor jähen Einbrüchen und Krisen nicht gefeit war, versuche ich im fünften, stark gekürzten Kapitel zu belegen.

1. Einleitung:

Transportrecht und Transportbetrieb bis anfangs des 19. Jahrhunderts

Wie kaum ein anderer Bereich des öffentlichen Lebens der Drei Bünde war der des Transportwesens – neben der Landwirtschaft die wichtigste Erwerbs- und Einnahmequelle – bis in die kleinsten Einzelheiten hinein reglementiert. Trotz den sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts verschärfenden Interessenkonflikten zwischen den verschiedenen am Passverkehr partizipierenden Gruppen bestand weitgehend die alte Regelung bis kurz nach 1800. Mit Anfang des 19. Jahrhunderts setzte sich allmählich eine Reihe von Änderungen durch; die Entwicklung in Richtung einer liberalen Wirtschaftsordnung auch im Transitverkehr gipfelte dann 1835 in der Einführung der freien Konkurrenz mittels Grossratsbeschluss. Allerdings kann hier – bedingt durch Quellenlage und vorhandene Literatur – besonders für die frühe Zeit oft nur der rechtshistorische Aspekt behandelt werden. Wie eine ganze Reihe von Einzelbeispielen zeigt, sah dann die Wirklichkeit «hinter der Rechtsgeschichte» nicht selten etwas anders aus. Der Realität näher kommende Aussagen betreffend die tatsächlichen Erwerbs- und Lebensverhältnisse kann dann wohl der nächste Abschnitt bieten, der einen Querschnitt für Schams und Rheinwald um 1800 darstellt.

Es ist durch Ausgrabungen nachgewiesen, dass schon urgeschichtliche Völkerstämme verschiedene Bündner Passübergänge benutzten, mindestens in der Bronze- und Eisenzeit. Verschiedene Gaben in Gräberfeldern zeigen, dass damals ein Warenaustausch zwischen Mittelmeerraum und dem Gebiet nördlich der Alpen stattfand. Auf Grund von zwei Strassenkarten ist sicher, dass auch die Römer die Bündnerpässe benutzten; sicher den Splügen und höchstwahrscheinlich auch den San Bernardino. Weitere Beweise sind die sehr vielen gefundenen römischen Münzen und die typisch römische Keramik. Lateinisch hiess der Bernhardin Mons avium, d. h. auf deutsch Vogelberg. Der heutige Name wird vom heiligen Bernhardin von Siena abgeleitet, der als Wanderprediger im Misox gewirkt haben soll.

Im mittelalterlichen deutschen Reich waren die Alpenübergänge nach Italien nicht weniger wichtig. Vor der Eröffnung des Gotthards standen die Pässe an Rhone und Rhein im Vordergrund. Vorerst berichten die Quellen v. a. von Pilgern, Herrschern und ihren Heeren als Alpenbezwinger. Der Warenverkehr nimmt – bei der bedeutenden Naturalwirtschaft nicht verwunderlich – wenig Raum ein. Einen gewissen Aufschwung brachten dann die Kreuzzüge und das Aufkommen der italienischen Städte. Ab dem 13. Jahrhundert findet eine ganze Reihe von Transitwaren aus der Weberei, der Seiden-, Leinen- und Baumwollindustrie, von Metall- und orientalischen Produkten Erwähnung.¹

Ebenfalls im 13. Jahrhundert wurde der Gotthard eröffnet. Damit verschärfte sich die Konkurrenzsituation zwischen den verschiedenen Übergängen weiter. Der Bischof von Chur veranlasste als Gegenmassnahme 1387 die Bergeller unter Führung eines Jakob von Castelmur «zum Bau einer guten Fahrstrasse über den Septimer»,² die für Wagen bis zu 6 Zentner fahrbar sein sollte. Die gestiegenen Abgaben veranlassten jedoch manchen Säumer, auf die «untere Strasse», auf Splügen und Bernhardin auszuweichen:

«Die Konkurrenten des Septimers nützten die Stimmung der Kaufleute aus. Leute aus den Orten Thusis, Katzis und Masein taten sich zusammen, um *den weg enzwi-schend Tisis und Schams, so man nempt Fya mala* zu bauen, aufzurichten und zu machen, sie erhielten Hilfe von denen von Schams, Rheinwald, Clevner Thal und Misoxer Thal, also auch von jenseits des Splügens und Bernhardins, und nachdem die Strasse fertig war, bildeten die am Unternehmen Beteiligten 1473 eine Portgenossenschaft.»³

Mehr und mehr verlor der Septimer an Verkehr und verfiel schliesslich ganz. Was den «Strassenzustand» der unteren Route betrifft, so sind zu hohe Erwartungen fehl am Platz:

«Gewiss kann man nicht von einer Fahrstrasse über den Berg und durch die Viamala sprechen; für heutige Begriffe war die «richsstrass» ein holpriger und teilweise sehr schmäler Weg. Es unterliegt auch keinem Zweifel, dass der grösste Teil der Kaufmannsgüter besonders über den Berg und im Eilverkehr gesäumt wurde . . . Bis zum Strassenbau der Jahre 1818–1823 kannte weder der Splügen noch der Bernhardin den durchgehenden Strassenverkehr.»⁴

Zur Bewältigung des angewachsenen Verkehrs entstanden Transportverbände, «Fuhrmannszünfte». In Graubünden hielten sie Roden, oder aber Porten, von italienisch *portare*, weil meistens Saumrosse das Transitgut trugen.

¹ Pieth, Bündnergeschichte, S. 88.

² Pfister, Transportwesen, S. 15.

³ Schulte, Handel, Bd. 1, S. 372.

⁴ Heimatbuch Schams, S. 306; Oswald, Rheinwald, S. 53.

Der Warentransport wurde auf genossenschaftlicher Ebene besorgt. Die Existenz solcher Transportverbände war nicht allein auf Bünden beschränkt; ähnliche Organisationen gab es auch in der übrigen Schweiz, in Bayern und im Tirol. Bekannt sind die Teilergenossenschaften am Gotthard.⁵

Für Graubünden ist die Existenz von Porten erstmals im 14. Jahrhundert nachweisbar. Nach Pfister soll die Port «ursprünglich die auf lokaler Basis beruhende Genossenschaft der mit Transport- und Geleitfronden beladenen Bauern» sein.⁶ Sprecher definiert sie als «organisierte Verbindungen der Gemeinden desselben Tales unter sich zur Beförderung der ihnen von Kaufleuten und anderen Privaten übergebenen Stücke, zugleich aber auch zum Zwecke der Monopolisierung des Warentransportes.»⁷

An der *oberen Strasse* gab es deren vier:

- die Port Lenz, geteilt zwischen der Gemeinde Lenz und der Landschaft Churwalden,
- die Port Tinzen, ursprünglich die Gemeinde Tinzen allein, ab 1706 die ganze Landschaft Oberhalbstein,
- die Port Stalla (Bivio), mit den Gemeinden Stalla und Marmels,
- die Port Bergell mit der ganzen Landschaft.

Die *untere Strasse* wies sechs Porten auf:

- Imboden, die eine Hälfte mit Bonaduz und Rhäzüns, die andere mit Cazis,
- Thusis, mit der Gemeinde Masein,
- Schams, die ganze Landschaft,
- Rheinwald, die ganze Landschaft,
- Misox, die Gemeinde Misox zu 7/8, Soazza zu 1/8,
- St. Jakobstal (bis zum Verlust des Veltlins).

Ein der Schmiedezunft angeschlossener Transportverband bestand in Chur.

Der Zweck aller Porten lag in der Besorgung des Warenverkehrs innerhalb ihres Gebietes. Hier besassen sie jeweils das Monopol, das sie gegen jede Anfechtung aufs energischste verteidigten. Alle Rodberechtigten und Transportwilligen hatten sich in einer Liste eintragen zu lassen. War nun Ware zu transportieren, so übergab der «Teiler» in jeder Port die Fracht den Säumern der Reihe nach, wie sie eingeschrieben worden waren. Der Ausdruck «Rod» ist die oberdeutsche Form für «Rotte» im Sinn von Reihenfolge, Tour. Der Säumer, der sich angemeldet hatte, beanspruchte also einen Platz in der Reihen-

⁵ Vgl. dazu Baumann, St. Gotthard.

⁶ Pfister, Transportwesen, S. 28.

⁷ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 161.

folge, in der Rod. Diese Stelle und das Recht, das sie verlieh, nämlich den Anteil an der zu transportierenden Ware, hiess selbst auch wieder Rod. Port und Portenrecht ist also gleichbedeutend mit Rod und Rodrecht. Die Portengenossen besassen nun das ausschliessliche Recht zum Transport von durchgehenden Kaufmannswaren (mercanzia reale). Nur Lebensmittel und Waren zum Selbstgebrauch waren von der Rodpflicht befreit. Drei Konsequenzen ergaben sich daraus: Der Kaufmann oder Speditor *musste* das gewöhnliche Transitgut den Porten zur Beförderung übergeben; auf die Wahl des Säumers hatte er keinen Einfluss, sie erfolgte gewissermassen automatisch in der Reihenfolge der anwesenden Rodberechtigten. Schliesslich wurde die Ware bei den vier bzw. sechs Transportverbänden auf der oberen und unteren Strasse *vier- bzw. sechsmal ab- und wieder aufgeladen*, denn das Monopol der einzelnen Porten erstreckte sich ja nur auf ihren Bezirk, der meist ungefähr einem Talabschnitt entsprach.

Bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein besassen die Porten ein weitgehendes Monopol auf den Transport von Kaufmannsgütern in ihrem jeweiligen Abschnitt. Die Nutzung dieses Gutes, nämlich des Transportes von Handelswaren, stand nur Portengenossen zu, sie waren Inhaber der entsprechenden «Fügungsrechte». Ihre Legitimation war eine historische: Sie bzw. ihre Vorfahren hatten die Strasse gebaut und durch Jahrhunderte unterhalten, oft unter grossen Opfern und unentgeltlicher Abgabe von Baumaterialien. Darum stand in der Regel das Recht auf Transport nur den Bürgern der Gemeinde oder Talschaft offen, wurde zur Hauptsache also durch Geburt definiert. Zugezogene waren ausgeschlossen; einen Zugang über die Verleihung des entsprechenden Bürgerrechts wussten die Eingesessenen zu verhindern. Diese (auch im Hinblick auf andere Nutzungsrechte) praktizierte Abschliessungstendenz illustriert ein Beispiel aus Andeer: Noch 1807 sollte jeder, der die Bürgeraufnahme eines Fremden auch nur vorschlug, sein eigenes Bürgerrecht verlieren.⁸

Nun war aber die ganze Portenorganisation durchaus mit Vorteilen verbunden, die auch Aussenstehende, wie zum Beispiel die finanziertigen Speditoren in Chur oder Chiavenna, durchaus anerkennen mussten. Bei den schlechten Saumpfaden und den extremen alpinen Witterungsverhältnissen erschien es von grosser Bedeutung, dass die Ware von Leuten geführt wurde, die Weg und Steg kannten und drohenden Gefahren frühzeitig ausweichen konnten. Dazu war die Grosszahl der Säumer nur «nebenamtlich» tätig; die Landwirtschaft bildete die andere Verdienstquelle. Eine gewisse Elastizität des Arbeitsmarktes war die

⁸ Conrad, Beschreibung, S. 149.

Folge (allerdings auch entsprechende Engpässe z.B. in der Erntezeit). Ein weiterer Grund liegt in der inneren Zerfahrenheit der politischen und administrativen Beziehungen, beim allgemeinen Mangel an öffentlicher Ordnung im alten Bünden. Die Erstellung und der Unterhalt der Verkehrswege durch eine zentrale Behörde wäre schlechthin undenkbar gewesen. Mittels Korporationen in Gemeinden und Talschaften konnte dies viel eher realisiert werden.⁹ Die Portenorganisation gestaltete sich relativ streng und straff. Dem Kaufmann und Speditör bot sie einige Vorteile: Die Fuhrleute waren verpflichtet, *alle* Transportgüter *sofort* zu übernehmen, zu einem *bestimmten Tarif* und in *vorgegebener Frist* an den Bestimmungsort zu bringen. Auch hafteten die Porten für das übernommene Gut.

Natürlich fehlte es nicht an Auseinandersetzungen, namentlich über Nichteinhaltung von Portensplichten oder Übertretungen der Transitordnung von Seiten der Speditoren. Vor allem in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts intervenierte der Bundstag mit Beschlüssen, die vielerlei Unkorrektheiten be seitigen sollten.¹⁰ Allein, es fehlte ihm an Mitteln, sich Nachachtung zu verschaffen. Diese Entwicklung erfolgte nicht zuletzt unter dem Eindruck eines gewissen Transitverlusts nach der Jahrhundertmitte. Dazu dürfte an erster Stelle der Bau einer Fahrstrasse über den Brenner beigetragen haben, wo ab 1772 Wagen mit 40–50 Zentnern Ladung verkehren konnten.¹¹ In der Folge wurde wenigstens die «Reichsstrasse» von der liechtensteinischen Grenze bis Chur 1787 als Kunststrasse dem Verkehr übergeben.

Ein Einbruch in den Machtbereich der Porten war allerdings schon früher geglückt: Auf Betreiben der Kaufleute war das Rodsystem mit dem mehrmaligen Auf- und Abladen durchlöchert worden durch die sogenannten Strackfuhren. Die Bezeichnung kommt wohl von «stracks» im Sinne von direkt. Gebräuchlich war auch die italienische Bezeichnung «addrittura»-Fuhren. Dies waren Eilgüter, die gegen einen Aufpreis direkt von Chur nach Chiavenna bzw. Bellinzona ohne Aufenthalt gebracht wurden. Auch Nichtportengenossen konnten hier partizipieren. Seit wann die Strackfuhr über die Bündner Pässe erlaubt war, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall liegt hier bereits der Ursprung zu einem System der «freien» Konkurrenz, das ganz eigentlich dem sonst üblichen Portenbetrieb zuwiderlief. Wie gross der Anteil der Strackfuhren am gesamten Transit war, kann allerdings nicht abgeschätzt werden. Die Porten

⁹ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 28.

¹⁰ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 216.

¹¹ Lenggenhager, Verkehrsgeschichte, S. 81.

versuchten auf jeden Fall, mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln den Durchbruch ihres Transportmonopols, wenigstens soweit es ging, einzuschränken.¹²

Pfister fasst die Situation um 1800 folgendermassen zusammen:

«Solange noch keine fahrbaren Strassen und nur schlechte Saumwege vorhanden waren, solange besonders in früheren Zeiten Verwirrung des Landes, Krieg, Regimentwechsel und Mangel an öffentlicher Ordnung eine grosse Rolle spielten, solange die Rodordnungen und -bestimmungen seitens der Porten, ihrer Organe und Fuhrleute einigermassen streng gehandhabt wurden, war der Rodordnung Zweckmässigkeit nicht abzusprechen.»¹³

Es bestand also bis anfangs des 19. Jahrhunderts ein (zunehmend prekärer werdendes) Gleichgewicht vor allem zwischen den beiden wichtigsten am Transit beteiligten Interessengruppen, den Porten und den Speditoren. Der Bundstag als oberste gesamtstaatliche Behörde beschränkte sich weitgehend darauf, diesen status quo zu überwachen und gegen allzu krasse Missbräuche (wenig erfolgreich) einzuschreiten. Erst der Bau einer durchgehend fahrbaren Strasse konnte dieses prekäre Gleichgewicht so erschüttern, dass verbunden mit einem gewissen Machtgewinn der zentralen Behörden eine grundlegende Änderung der Transitordnung durchgesetzt werden konnte.

2. Schams und Rheinwald um 1800

«Heute stimmen die meisten Theorien darin überein, dass sozialer Wandel die Veränderung 'sozialer Strukturen' bedeutet, die Abweichung von relativ stabilen Zuständen, deren Stabilitätsbedingungen wir kennen müssen, um Wandlungspotentiale und Entwicklungsrichtungen analysieren und erklären zu können. 'Die Besonderheiten bedeutender Wandlungsprozesse können nicht einmal identifiziert werden, wenn es nicht einen *relativ* stabilen Hintergrund gäbe, auf den sie bezogen werden können.' (Parsons)»¹

¹² Ursprünglich bezeichnete der Ausdruck «Säumer» denjenigen, der Saumwege mit seinem Saumtier bewältigte; «Fuhrleute» waren diejenigen, die auf fahrbaren Strassen mit Pferd und Wagen verkehrten. Später wurde der Begriff «Säumer» vor allem mit der Strackfuhr, der Eilfuhr der Nicht-Portensgenossen also, assoziiert, «Fuhrmann» dagegen mit dem Rodsystem der Porten (Vgl. dazu Pfister, Transportwesen, S. 158f.). Da diese Unterscheidung aber in Quellen und Darstellungen nicht konsequent durchgehalten wird und bis anfangs des 19. Jahrhunderts Fahrstrassen in Graubünden beinahe unbekannt waren, erscheint sie wenig sinnvoll. «Säumer» und «Fuhrmann» werden in der Folge als Synonyme verwendet.

¹³ Pfister, Transportwesen, S. 154.

¹ Zapf, Sozialer Wandel, S. 11.

Dieser einigermassen stabile Hintergrund scheint mir für die Zeit bis zur Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert gegeben, besonders in bezug auf Transportorganisation und Transportrecht, das bei der Frage nach sozialem Wandel unter dem Einfluss des Transitverkehrs einen zentralen Platz einnimmt. Es geht also darum, «Stabilitätsbedingungen» insbesondere im Transitverkehr festzulegen, der seinerseits auch wieder einen starken Einfluss auf sämtliche übrigen Lebensbereiche in den beiden Tälern ausübt. Die Quellenlage ist insofern günstig, als in der Bündner ökonomisch-patriotischen Zeitschrift «Der Neue Sammler» 1808 und 1809 zwei ausführliche Beschreibungen des Schams wie des Rheinwalds erschienen sind. Beide Aufsätze enthalten recht aufschlussreiches Material, das offenbar von im Tal selbst ansässigen Autoren zusammengetragen worden war. Dies erlaubt eine Darstellung der Lebensverhältnisse in den beiden Tälern einerseits bei noch weitgehend intakter Portenorganisation und andererseits relativ kurz vor grundlegenden Umwälzungen wie Strassenbau und Einführung der freien Konkurrenz im Transitverkehr.

Fragen werden gestellt insbesondere nach Anzahl, Verdienst und Grad der Unabhängigkeit der Säumer, ob ihr Engagement im Transportbereich ein hauptberufliches oder nur ein nebenberufliches war: wie andere Erwerbszweige, vor allem die Landwirtschaft und das Gewerbe, vom Transitverkehr beeinflusst wurden und eventuell davon profitierten.

2.1. *Fuhrwesen*

2.1.1. Zur Zahl der Säumer

Höchst selten finden sich in der modernen Literatur Angaben zur Zahl der auf den Bündner Passstrassen Tätigen. Wenn dies doch einmal der Fall ist, so wird in der Regel die Auffassung Sprechers (meist ohne Quellenangabe) wiedergegeben. Tatsächlich sind einschlägige Zahlen nur mit Mühe beizubekommen. Es scheint mir aber ausserordentlich wichtig, mindestens ansatzweise zu einer quantitativen Angabe zu gelangen. Erst so wird die Bedeutung des Transitverkehrs als Erwerbsquelle (in Verbindung mit Angaben zum Fuhrverdienst) in eine aussagekräftige Relation gesetzt.

Folgende Zahlen habe ich aufgefunden:

1. Ein von der Landschaft Rheinwald 1760 an den Bundstag eingesandtes «Verzeichnus der Säumeren, für welche sie laut Porten Buch gut zu stehen hat . . . in drei Classen bestehend, als Landtsleüthen, Nachbauren, und Hintersäss, mit der beygefügten Declaration, dass lóbliche Landtschafft, für alle die beschriebene Geschlechter der Landtsleuthen bürg, und Garant seyn werde, für

jene aber der Nachbauren und Hintersässen, weder Bürg noch Garant seye. Welche Listen mithin abschriftlichen denen HH. Speditoren zu Chur, und Cleffen eingesandt werden solle.»²

Aufgeführt werden:

	Landsleute	Nachbarn	Hintersässen
Splügen	9 Geschlechter	7 Geschlechter	5 Geschlechter
Sufers	7 Geschlechter	5 Geschlechter	3 Geschlechter
Medels	3 Geschlechter	6 Geschlechter	1 Geschlecht
Nufenen	11 Geschlechter	2 Geschlechter	1 Geschlecht
Hinterrhein	9 Geschlechter	0 Geschlechter	0 Geschlechter

Landsleute und Nachbarn (nicht in ihrer Heimatgemeinde ansässige Rheinwaldner) besassen das Landschaftsbürgerrecht, waren also zur Rodfuhr zugelassen. Die Hintersässen (Niedergelassene ohne Landschafts- und Gemeindebürgerrecht im Rheinwald) konnten nur Strackfuhren laden.

Ein ähnliches Verzeichnis, offenbar nur für Rodfuhrleute, ist für die halbe Port Bergell, nämlich für Unter Porta, erhalten. 31 Namen werden aufgeführt, 12 für Soglio, 10 für Castasegna und 9 für Bondo.

2. Tscharner gibt folgende Zahlen für das Jahr 1807:

auf der oberen Strasse: 185 patentierte Stracksäumer

192 patentierte Rodfuhrleute

auf der unteren Strasse: 132 patentierte Stracksäumer

200 patentierte Rodfuhrleute

«Nebst etwa 100, vielleicht weit mehr, nicht patentierten und Knechten . . . Wir zählen gegenwärtig über 800 Mann . . . welche mit etwa 1200 Pferden den Pass betreiben.»³

3. In der «Beschreibung der Gemeinde Splügen», erschienen 1809, werden erwähnt:

in den äusseren Gemeinden des Rheinwalds: 80 Rodfuhrleute

(Sufers, Splügen, Medels)

davon in *Splügen* allein: 40 Rodfuhrleute

addirittura-Pferde (Strackfuhr) in Splügen 20;

bei 3 Pferden pro Stracksäumer in *Splügen* etwa: 7 Stracksäumer⁴

4. Sprecher führt an, dass im 18. Jahrhundert «zwischen Maienfeld und Roveredo oder Castasegna mehr als 3500 Mann dieses Gewerbe trieben.»⁵

² STAGR Bundtagsprotokolle 1759/60, Bd. 121, S. 339–345.

³ Tscharner, Transitwesen, S. 373.

⁴ Beschreibung Splügen, S. 144.

⁵ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 220.

Die Angaben von 1809 sprechen von 80 Rodfuhrleuten in der äusseren Landschaft. Diese Männer besorgten den Warenverkehr über den Splügenpass. Der inneren Landschaft stand der Transport über den San Bernardino offen. Mit Ausnahme einer kurzen Periode im 18. Jahrhundert war die über den Splügen geführte Transitmenge stets die bedeutend grössere. So weist auch 1760 der innere Teil der Landschaft 23 transporttreibende Geschlechter auf, der äussere hingegen 46. Nimmt man für 1809 die gleiche Relation 1:2 an, so würde das Rheinwald kurz nach der Jahrhundertwende ungefähr 120 Rodfuhrleute gezählt haben, 40 in der inneren, 80 in der äusseren Talhälfte. Dazu kamen vielleicht etwa 20 Stracksäumer. Eine Zahl zwischen 100 und 150 Fuhrleuten im Rheinwald scheint mir nach den bruchstückhaften Angaben in 1. und 3. eine vernünftige, wenn auch nicht unanfechtbare Schätzung zu sein. Splügen zum Beispiel wies 1807 84 männliche Einwohner über 16 Jahren auf, die Dienstboten ausgenommen.⁶ Wenn in diesem Dorf ca. ein Drittel aller Rheinwaldner Säumer ansässig waren (vgl. 1. und 3.), also etwa 40 bis 50 Personen, so würde sich ungefähr jeder zweite männliche Erwachsene mit dem Warentransport beschäftigt haben.

Ergibt eine Schätzung der Rheinwaldner Säumer eine Anzahl von etwa 150, so lässt sich bei insgesamt 10 Porten auf der oberen und unteren Strasse, in Ermangelung von präzisen Angaben, jedenfalls auf eine Gesamtzahl von über 1000 am Bündner Warentransit teilhabenden Säumern und Fuhrleuten schliessen. Die Angaben von «über 800 Mann» bei Tscharner, bzw. 3500 Mann bei Sprecher scheinen demnach zu tief, bzw. klar zu hoch zu liegen. Tscharner dürfte wohl die Zahl der nichtpatentierten Rodsäumer und Knechte mit 100 viel zu tief angesetzt haben. Die Stracksäumer hatten sich zu einer bestimmten Jahreszeit beim Kaufhausaufseher in Chur anzumelden, dabei eine Bürgschaft zu hinterlassen, und erhielten erst dann ihr Strackpatent.⁷ Die Rodfuhrleute hingegen waren bei Schadenklagen durch die jeweilige Portenkasse gedeckt. Da sie wohl nur selten überhaupt den Bereich ihrer eigenen Port verliessen, ist es leicht möglich, dass ihre Zahl in Chur nur mangelhaft erfasst wurde.

2.1.2. Verdienst

Der Verfasser der «Beschreibung der Gemeinde Splügen» von 1809 hat eine detaillierte Aufstellung des Verdienstes von Rod- und Stracksäumern angefertigt. Ich gebe sie im Wortlaut wieder:⁸

⁶ Beschreibung Splügen, S. 149.

⁷ Pfister, Transportwesen, S. 159ff.

⁸ Beschreibung Splügen, S. 140ff.

«Der Gewinn der *a drittur-Säumer* (*Stracksäumer*) ist gegenwärtig sehr gering. Ein solcher Säumer hat gewöhnlich 3 eigene Rosse, von denen man rechnen kann, dass sie 10 Jahre dauern. Sie kosten ihn 30 Schilddublonen, thut Sattel und Geschirr für dieselben, welches auch 10 Jahre dauert, fl. 60-80, im Mittel Reparatur etc. desselben, jährlich fl. 9, in 10 Jahren Beschlagen der drei Pferde, jährlich 9mal à fl. 10 in 10 Jahren Arzneimittel etc. jährlich fl. 15 Nun fährt der Säumer den ersten Tag von Splügen nach Campodolcin, den 2ten nach Cläven, und zurück bis Campodolcin; den 3ten bis Splügen, den 4ten nach Thusis, den 5ten nach Chur, den 6ten (wenn es wohl geht) wartet er da auf Ladung, 7ten nach Thusis, 8ten nach Splügen. Täglich kosten ihm die Rosse 36 Batzen Futter und Stallgeld, nebst etwa 10 Batzen für Brod. Er selbst braucht fl. 1:30 für sich. Also Ausgabe einer Reise von 8 Tagen fl. 36.32. Weil aber manche Tage als Feiertage, oder solche, an denen der Berg geschlossen ist, so kann man das Jahr nur zu 300 Tagen rechnen. In diesen macht er also 37½ Reisen, thut in 10 Jahren 375 Reisen oder an Unkosten

fl.	410:—
fl.	70:—
fl.	90:—
fl.	900:—
fl.	150:—

Summe fl. 13 700:—

fl. 15 320:—

Einnahme: Die 3 Rosse tragen von Cläven nach Chur 3 Saum, dafür wird jetzt 16:30 Fuhrlohn bezahlt. Von Chur nach Cläven trägt jedes Ross etwa 18 Rupp im Durchschnitt, die mit 30 kr. pr. Rupp bezahlt werden, thut für drei Pferde fl. 27, mit obigem zusammen fl. 43:30. Gewöhnlich hat der Säumer, neben seinen drei Rossen, noch zwei zu treiben; für jedes derselben bekommt er täglich 4 Batzen Treiberlohn, d.i. in 8 Tagen fl. 4:16. Beträgt also die Einnahme einer Reise fl. 47:46 oder von 375 Reisen in 10 Jahren

fl. 17 912:30

Die gibt, nach Abzug der Unkosten, einen reinen Überschuss von fl. 2592:30, oder in einem Jahr fl. 259:15, oder *täglich nicht ganz 43 kr.* In manchen Zeiten ist freilich der Fuhrlohn stärker, so z.B. im Jahr 1808 Frühling und Herbst, bekam der Säumer fl. 11-14 für jeden Saum von Cläven nach Chur. Aber man rechne dagegen, wie oft es ihm trifft, in Chur bis 8 Tage zu warten, wenn er nicht leer heimkehren will! Die Roodfuhrleute haben keine andere Auslage als Sommers das Sattelzeug, Beschlag u. dgl. – Winters Schlitten (ein solcher kostet fl. 1:20 bis fl. 2) Beschlag und Futter des Rindviehs (welches meistens späte Kühe und Mesen sind, die man im Sommer benutzen kann). Diese Fuhrleute fahren Winters einmal, und Sommers, wenn es Fuhr genug gibt, 2-3mal täglich. Vom Berghaus bis Splügen bekommt jeder 1 Saum, zuweilen 2, manchmal aber auch gar nichts. Sind Kaufmannsstücke da, so ladet er eines aufwärts. Von einem Gulden Fracht, auf der Strasse von Cläven nach Chur, trifft es hier 9 kr., d.h. wenn ein Kaufmannsstück von Cläven bis Chur fl. 7 Fracht

bezahlt, so werden davon 63 kr. den Splügnern zu Theil. Im Durchschnitt kann man annehmen, dass ein Rodfuhrmann *täglich* 25 Batzen einnimmt, und, nach Abzug von 10 Batzen für Auslagen, *fl. 1 übrig behält.*»⁹

Aus dieser Berechnung geht klar hervor, dass, zumindest zur Zeit der Abfassung dieser Beschreibung, der Taglohn eines Rodfuhrmannes den eines Stracksäumers um einen Viertel übertraf. Dies obwohl ersterer nur mit einem Pferd Ware führt, letzterer hingegen mit drei. Hauptgrund für diese Diskrepanz sind die verschieden grossen Spesenauslagen. Der Rodfuhrmann isst und schläft in der Regel – im Gegensatz zum Stracksäumer – zu Hause, ebenso kann er am Abend sein Pferd im eigenen Stall unterstellen. Über die Vorzüge der Strusfuhr (Rodfuhr) äusserte sich das Luzerner Handelskomitee 1802 folgendermassen:

«Was die Ökonomie betrifft, ist leicht zu begreifen, dass ein Säumer, der von Flüelen bis Bellenz direkt ladet, $\frac{1}{4}$ oder vielleicht $\frac{1}{3}$ mehr in den Wirtshäusern verzehrt, als einer der bei seiner Station bleibt . . . Überdies kann er (der Rodfuhrmann) seine Haushaltung selbst besorgen und öfters in der Zwischenzeit noch verschiedenes verdienen. Ein weiterer Vorteil ist der, dass die Pferde es bei dieser Einrichtung länger aushalten. So kann ein Stationssäumer ohne Bedenken sein halb lahmes oder verwundetes Pferd zu Hause lassen, und in 3, 4 oder 8 Tagen ist es wieder brauchbar.»¹⁰

Hier wird angedeutet, dass die Rodfuhrleute mit dem Warentransport normalerweise nicht voll ausgelastet waren. Sprecher führt an, dass der Erwerb gewöhnlich nur über sechs bis sieben Monate dauerte, und dass derselbe Fuhrmann kaum mehr als zwei- bis dreimal pro Woche fahren konnte. Er berechnet ebenfalls einen Gulden Reingewinn pro Arbeitstag am Pass und kommt somit auf eine jährliche Einnahme von 120–140 fl.¹¹ Tatsächlich betrieb die Mehrzahl der Rodfuhrleute einen mehr oder weniger grossen Landwirtschaftsbetrieb, wo das Pferd, zum Beispiel beim Heu- oder Holztransport, ebenfalls eingesetzt werden konnte. Vor allem im Sommer allerdings ergaben sich einige Schwierigkeiten: Gerade wenn die Familie den Vater wegen der Heuernte am meisten brauchte, bezahlten die Speditoren, eben aus Mangel an Säumern, die höchsten Fuhrlöhne. In welchem Ausmasse Stracksäumerfamilien Landwirtschaft, vor allem durch Frau und Kinder, betrieben, kann ich nicht abschätzen. Allerdings waren sie auch im Agrarbereich benachteiligt. Manche Gemeindeutilitäten standen ihnen als Nichtbürgern nicht offen, oder waren mit einer jährlichen Einkaufsgebühr verbunden. Das erste Bestreben des Haushalt-

⁹ 1 Bündner Gulden = 15 Batzen = 60 Kreuzer = 70 Blutzger = 1.70 Franken neuer Schweizer Währung. 1 Saum = 15 Rupp à 8.34 kg = 125 kg. Vgl. Sprecher, Kulturgeschichte, Anhang, S. 590, 597.

¹⁰ Baumann, St. Gotthard, S. 79.

¹¹ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 220.



Abb. 1

Die beschränkten Möglichkeiten eines Warentransports auf dem Rücken von Pferden zeigt diese Xylographie von Gustave Roux: «Saumpferde in der Bergschlucht». Rätisches Museum H 1962.229

Foto Rätisches Museum

vorstandes musste es jedenfalls sein, die Transportkosten seiner drei oder mehr, teuer gekauften Pferde möglichst voll auszunützen. War ihm dies möglich, so verbrachte er höchstens eine Nacht pro Woche zu Hause und seine Mithilfe hielt sich somit in sehr engen Grenzen.

Nicht nur verdiente der Rodfuhrmann gegenüber dem Stracksäumer bei genügend Warenandrang bedeutend mehr, es war ihm dank seiner längeren Anwesenheitsdauer zu Hause und seiner rechtlichen Vorzugsstellung auch leichter möglich, nebenher zu bauern und damit nicht völlig von den schwankenden Einnahmen durch den Transitverkehr abhängig zu sein. Diese Vorzüge lassen es begreiflich erscheinen, dass die Einheimischen, gestützt auf ihre historischen Portenvorrechte, sorgfältig darauf bedacht waren, keine Aussenstehenden in die Rod aufzunehmen. Eine strikte Abschliessungstendenz war die logische Folge solcher Überlegungen.

2.1.3. Teilnahmemöglichkeiten

Mittels der Portenorganisation versuchten die Talleute über Jahrhunderte hinweg recht erfolgreich, den Warenverkehr in ihren Händen zu monopolisieren. Es stellt sich aber weiter die Frage, wie es denn in den Porten selbst aussah: Konnte hier wirklich jeder Rodberechtigte Handelsgut führen, oder hatten einige wenige Geschlechter den Transitverkehr in ihre Hand gebracht?

«Die Gesetzgebung sorgte dafür, dass . . . das Recht zum Transport weder nach auswärts kam, noch zu sehr angehäuft wurde», will Hunger für das Rheinwald festgestellt haben.¹² Tatsächlich sind eine Reihe von Regelungsmechanismen bekannt, die in diese Richtung zielten. Im Schams und Rheinwald war keine bestimmte Anzahl von Rodanteilen festgelegt; jedem Landschaftsbürger stand der Frachtverkehr offen. Eine Anhäufung von Rodrechten mittels Kauf war also nicht möglich. Aber auch die Zahl der Pferde pro Teilnehmer wurde festgelegt. 1525 erlaubte ein Bundtagsbeschluss noch 14 Rosse für jeden Säumer. 1627 beschloss die Rheinwaldner Landsgemeinde, «es dürfe kein Landtmann fürohin mer Rosse haben als virer»; wenn einer mehr besass, sollte er sie innerhalb von drei Monaten verkaufen. 1629 erfolgte eine Reduktion auf drei Pferde. Wie schon erwähnt, sprach die Rodordnung von Hinterrhein aus dem Jahre 1625 jedem Landschaftsbürger nur eine Rod zu.¹³ Als eine weitere Absicherungsmassnahme war es den finanzkräftigen Speditoren seit jeher nicht gestattet gewesen, gleichzeitig eine Fuhrhalterei zu betreiben.

¹² Hunger, St. Bernhardin, S. 289.

¹³ Oswald, Rheinwald, S. 78.

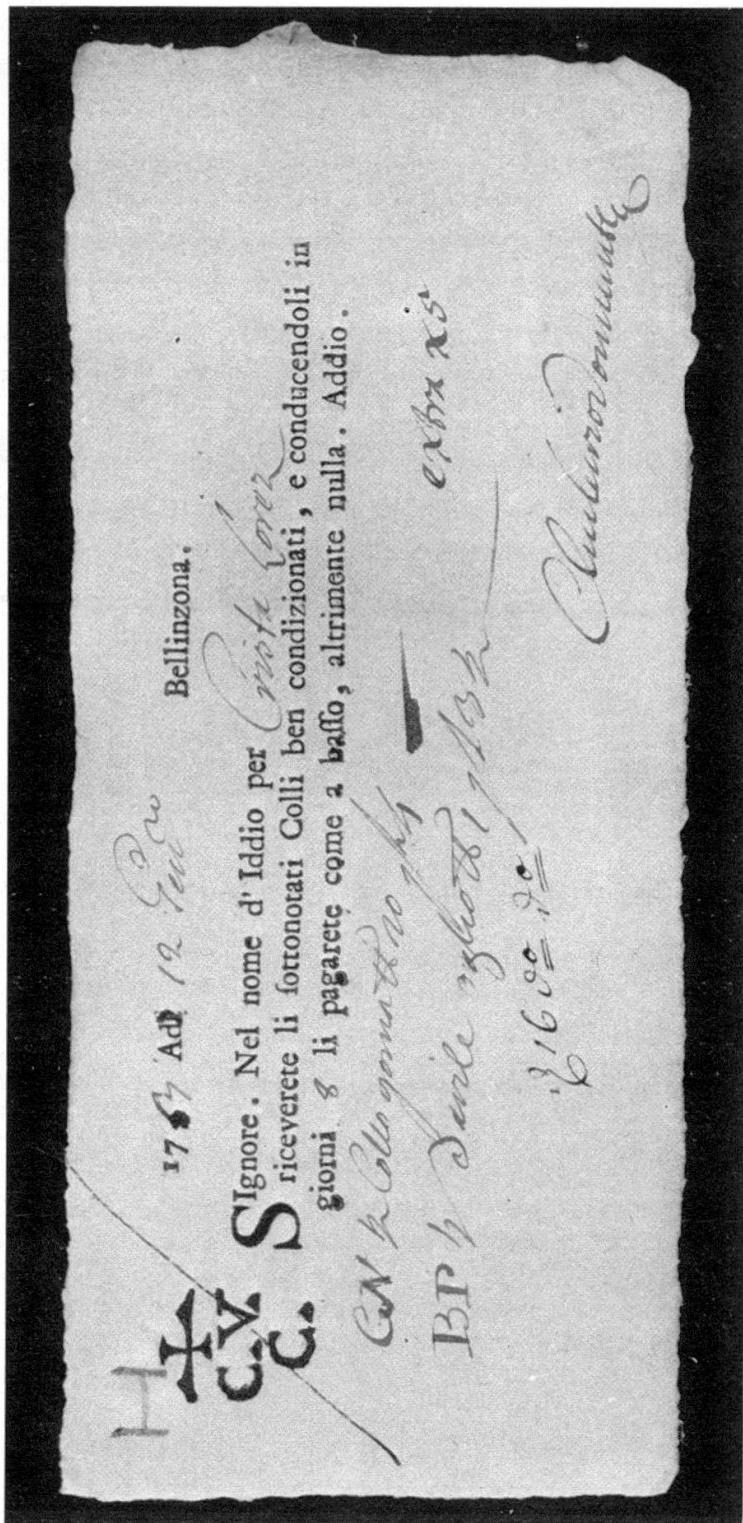


Abb. 2

Frachtbrief vom 12. Januar 1767 des Speditionshauses Chicherio & Vonmenten in Bellinzona für den Stracksäumer Christian Lorez, der eine Ladung von Gummi und Öl innerhalb von acht Tagen bei Massner in Chur abliefern soll. Offenbar ist die Fracht schon am 16. Januar angekommen.
 Staatsarchiv Graubünden A Sp III 9a

Foto Rätisches Museum

Wurden diese Auflagen in der Wirklichkeit auch eingehalten? Für Splügen rechnet der anonyme Verfasser der «Beschreibung» tatsächlich nur mit einem Pferd pro Rodsäumer. Tscharner führt an, dass mindestens die bedeutende Zahl der armen Säumer nur mit einem Lasttier Ware führte.¹⁴ Conrad erwähnt die Bauern am Schamserberg, die nur im Winter auf der Passroute zu finden waren, wenn der Landwirtschaftsbetrieb weniger Zeit und Arbeit erforderte.¹⁵ Dies alles scheint doch darauf hinzuweisen, dass ein Talbürger auch nur mit einem Pferd, die nötige Kaufsumme vorausgesetzt, am Warentransit teilnehmen konnte, und zwar auch nur während eines Teils des Jahres. Somit wäre eine Existenz als einigermassen unabhängiger Kleinunternehmer mit dem eigenen Pferd als Produktionsmittel möglich gewesen. Daneben widmete sich offenbar fast jeder Säumer in einem mehr oder weniger grossen Ausmaße der Landwirtschaft. Während seiner unregelmässigen Abwesenheit am Tage dürften Frau und Kinder einen Grossteil der anfallenden Arbeit übernommen haben. Ob nun Fuhrmann oder Landwirt als Nebenberuf anzusehen waren, hing wohl von sich verändernden Faktoren wie anfallender Transitmenge, Frachtpreise einerseits, oder auch Heuertrag und Viehpreise andererseits ab.

Bei den Stracksäumern war die Möglichkeit der Abhängigkeit von irgend einem Geldgeber grösser. Für Splügen werden drei Pferde pro Mann angeführt, Sprecher spricht von einem «Stab» von sieben bis acht Tieren, die ein Stracksäumer jeweils über die Pässe geführt habe.¹⁶ Wenn Tscharner «wohlhabende Säumer mit grossen Stäben guter Saumrosse» erwähnt, die «nur einen Knecht auf sechs Lasttiere» benötigten, so bezieht sich das meines Erachtens auch wieder auf den Strackfuhrbetrieb. Es ist offensichtlich, dass bei diesem System entweder der Säumer ein gewisses Grundkapital haben musste, um die erforderliche Zahl an Lasttieren überhaupt kaufen zu können, oder aber dann als Lohnabhängiger in die Dienste eines Fuhrunternehmers trat. Im Strackfuhrbetrieb scheinen sich auch, trotz wiederholten obrigkeitlichen Verboten, die Speditoren engagiert zu haben.¹⁷ Die in Quellen und Literatur erwähnten «Knechte» würde ich vor allem diesem Bereich zuordnen.

2.2. Die «führenden Familien»

Ähnlich wie in der Innerschweiz sind die einzelnen Bündner Gerichtsgemeinden als Landsgemeindedemokratien beschrieben worden, wo die Ideale von Freiheit

¹⁴ Tscharner, Transitwesen, S. 373.

¹⁵ Conrad, Beschreibung, S. 127.

¹⁶ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 217.

¹⁷ Tscharner, Transitwesen, S. 359.

und Gleichheit praktisch vollständig durchgeführt erschienen, war nur einmal das Joch des Feudalherrn abgeschüttelt worden.¹⁸ Mir scheint eine solche vereinfachende Darstellung nicht haltbar. Tatsächlich existierte auch hier weiter eine kleine Anzahl von führenden Familien, die, bei formal weitgehend demokratischer Gesellschaftsordnung, beinahe sämtliche Schlüsselpositionen in Staat und Wirtschaft für sich beanspruchte.¹⁹

Sowohl im Schams als auch im Rheinwald bildete eine kleine Zahl von alteingesessenen Familien eine lokale Oberschicht.²⁰ Wie allen Tal- und Gemeindepürgern stand ihnen Landwirtschaft und Rodfahrertransport ohne Einschränkung offen. Am Beispiel der Hössli gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird allerdings klar, dass ihre beherrschende wirtschaftliche und politische Position noch auf ganz anderen Fundamenten ruhte:

«Philip Hössli ist der Enkel des Landammans Hans Hössli aus dem Roten Haus zu Hinterrhein, 1722 geboren. Neben der Landwirtschaft betrieb Hans Hössli ein Handelsgeschäft (Korn und Wein waren die wichtigsten Handelswaren) und beteiligte sich als führendes Mitglied der Port am Güter- und Personentransport. Er starb schon 1770 und wurde von den beiden Söhnen Martin und Johann Jakob beerbt. Martin führte die Landwirtschaft und das Handelsgeschäft sachkundig und haushälterisch weiter, Johann Jakob begab sich zur weiteren Ausbildung nach Venedig, von wo aus er als Gattin die Tochter eines Bergeller Geschlechts (Santi) heimführte und sich in Nufenen niederliess, wo er das Rote Haus baute, fortan der Hauptsitz der Familie. Nach dem frühen Tod seiner Frau bewarb er sich um das Amt des Podestaten zu Teglio, das er von 1795 bis 1797 innehatte.»²¹

Neben die zwei traditionellen Einkommensquellen tritt also der Handel, vor allem mit Importgütern aus Italien. Die gleichen Betätigungen werden für die Marchion aus dem Schams angeführt: «Wie alle Schamser bauerten auch die Marchion und widmeten auch sie sich intensiv dem Transit und Handel.»²² Das nötige Handelskapital konnte bis zum Ende des 18. Jahrhunderts eines der ebenso teuren wie lukrativen Ämter im Veltlin verschaffen:

«Nachdem die Ämter im Veltlin durch die einzelnen Gerichte besetzt wurden, waren es im Rheinwald auch meist die ‹regierenden Familien›, welche diese durch Kauf von

¹⁸ Vgl. z. B. Liver, Vom Feudalismus zur Demokratie in den bündnerischen Hinterheintälern, Diss. Zürich 1929.

¹⁹ Zu Uri vgl. etwa Bielmann, Urnerland, S. 192ff.

²⁰ Ich gebrauche den Begriff «Schicht» im Sinne Kockas, nämlich als «eine Vielheit von Personen, die irgendein erkennbares soziales Merkmal gemeinsam besitzen und als Träger dieses Merkmals in gewisser Hinsicht ähnliche Lebenschancen, Interessen und Haltungen, vielleicht auch ähnliche Verhaltensweisen aufweisen, durch die sie sich von Mitgliedern anderer Schichten unterscheiden». Kocka, Theorien, S. 37.

²¹ Liver, Hössli, S. 1.

²² Simonett, Christoph, La famiglia Martgùn (v. Marchion) agn Schons, in: Per mintga gi 1954, S. 98.

der Landsgemeinde erlangten. Die Kaufsumme stieg im Laufe der Jahre immer mehr und bildete für die Landschaft die einzige grössere Einnahme . . . Auch im Rheinwald dürften mehrere der schönsten Bauten (Podestähäuser) aus Veltliner Geldern errichtet worden sein.»²³

Ihren Reichtum benutzten die Marchion auch dazu, den Talleuten Geld auszuleihen und durch diese bankähnlichen Tätigkeiten weiter ihren Einfluss zu vergrössern.

Auf Landschaftsebene waren es die gleichen Familien, die fast andauernd mindestens die bedeutenderen Ämter innehatten, ihren Einfluss und ihr Ansehen also so in Macht umsetzten. «Das Landammannamt begegnet uns denn auch (im Rheinwald), gleich wie in der Innerschweiz, durch Jahrhunderte in den gleichen Familien, hauptsächlich bei den Schorsch in Splügen und den Schänni in Nufenen.»²⁵

Die Marchion stellten von 1661 bis 1842 15 verschiedene Landammänner, die meisten für mehr als nur eine Amtsperiode. Auch als Portenrichter, Bundstagsabgeordnete, Landvogt in Maienfeld, später als Mitglied der Bündner Regierung, fungierten Mitglieder der Familie. Eine treffende Illustration für deren zentrale Stellung im Tal liefert die Tatsache, dass die Fensterfront ihres Stammsitzes in Donath einen umfassenden Ausblick auf den Platz gewährte, wo alle zwei Jahre die Landsgemeinde stattfand.²⁶ Auch die Heiratspolitik diente dazu, Stand und Ansehen zu wahren, oder gar zu mehren. Die Marchion waren «mit führenden Geschlechtern vor allem aus dem Grauen Bund verschwägert»,²⁷ die Töchter der Familie wurden, wenn immer möglich, mit Landammännern oder Veltliner Amtsleuten verheiratet.²⁸ So sind auch verwandtschaftliche Beziehungen mit den Rheinwaldnern Schorsch und Schänni zu erwähnen.

Die Ausbildung unterschied sich von der der durchschnittlichen Talbewohner grundlegend. Ein Aufenthalt weg von der Heimat, sei es zum Besuch einer weiterführenden Schule, seltener einer Universität, oder auch die Absolvierung eines Praktikums in einem Handelshaus kann für mindestens einen männlichen Nachkommen als fast selbstverständlich gelten. Dieser nur durch finanzielle Potenz zu erreichende Bildungsvorsprung verschaffte dann wieder seinerseits das Prestige und Ansehen im Tal, das für die Wahl in eines der einflussreicheren Ämter unerlässlich war.

²³ Issler, Rheinwald, S. 65.

²⁵ ebda., S. 63.

²⁶ Heimatbuch Schams, S. 139f.

²⁷ ebda., S. 138.

²⁸ Simonett, Martgùn, S. 99.

Schänni, Schorsch und, v.a. im 19. Jahrhundert, die Hössli im Rheinwald, die Marchion und wieder die Schorsch im Schams bildeten während Jahrhunderten die lokale Oberschicht. Dazu kamen einzelne weitere Bürgergeschlechter, die, über kürzere Zeit hinweg, ebenfalls auf Grund ihres politischen und wirtschaftlichen Einflusses in Landwirtschaft, Transport und auch Handel, dieser Gruppe zugeordnet werden können. Auf jeden Fall blieb aber die Bedeutung weitgehend eine lokale, von der Machtstellung etwa der Salis oder Planta waren sie alle weit entfernt.

Zur Unterschicht gezählt werden müssen sicher diejenigen Talbewohner, denen aufgrund ihres fehlenden Nachbar- und Landschaftsbürgerrechtes die Rodfuhr höchstens als Knecht offenstand und das Dasein als Landwirt sich durch den erschwerten Zugang zu den Gemeindenutzungsrechten sehr problematisch gestaltete. Auch wenn das eine oder das andere Bürgerrecht vorhanden war, so dürften jedenfalls die Existenzbedingungen so oder so in Ermangelung eines Zweitverdienstes recht dürtig gewesen sein. In der Tat blieben für die Nichtbürger vor allem die handwerklichen Berufe übrig. Diese Diskriminierung der Zugezogenen im wirtschaftlichen wie auch im politischen Bereich lässt sich auch anderswo beobachten. In Uri zum Beispiel waren sie von der Teilnahme an der Landsgemeinde ausgeschlossen und konnten nur unter erheblichen Schwierigkeiten einen Landwirtschaftsbetrieb führen. Bielmann nennt direkte Verbote oder erschwerende Auflagen, wie hohe Benützungsgebühren für Allmenden und Alpen.²⁹ Demgemäß war allerdings die Zahl der Beisässen und mehr noch der Hintersässen in der Regel noch im 18. Jahrhundert sehr klein. Zur Unterschicht gehörten weiter selbstverständlich die Heimatlosen, deren Rechtsstellung völlig unbestimmt erschien, und die gänzlich vom Wohlwollen der Gemeinden abhingen.

Auch ein Teil der alle Vorzüge geniessenden Bürger kann wohl als der Unterschicht zugehörig betrachtet werden, vor allem diejenigen, deren Auskommen nicht gesichert war und die nicht selten als Armengenössige dauernd oder zeitweise ihrer Heimatgemeinde zur Last fielen. Ein solcher Abstieg aus der Mittelschicht war nicht selten, wenn das Pferd eines Säumers verunglückte, eine Ernte missriet, oder das wenige Vieh im Herbst im Süden keinen Absatz fand.

Eine Mittelschicht würde also diejenigen Bürger enthalten, deren Auskommen als Bauern und als Rodfuhrleute einigermassen gesichert war. Grosse Geldreserven dürften sie kaum besessen haben, irgendwelche unerwarteten Rückschläge konnten ihren Status schnell gefährden. Sehr wahrscheinlich be-

²⁹ Bielmann, Urnerland, S. 9, 97.

sassen sie ihr eigenes Wohnhaus (oder mindestens einen Anteil), etwas Land, Wirtschaftsgebäude, einige wenige Häupter Vieh und ein (eventuell auch mehrere) Pferde, mit dem sie, wenn möglich, Waren säumten und so etwas Bargeld verdienten. Kleinere Ämter auf Tal- und Gemeindeebene wurden von ihnen besetzt (Landweibel, Geschworener etc.).

Eine zahlenmässige Erfassung der einzelnen Schichten, zumal noch im 18. Jahrhundert, scheitert an den fehlenden Quellen. Sicher ist, dass bei den wenigen regierenden Familien der Oberschicht und der relativ kleinen Zahl der Nichtbürger, eine verhältnismässig breite Schicht bestand, deren soziale Mobilität sowohl in Richtung untere Oberschicht als auch obere Unterschicht recht gross war. Immerhin stellt sich bereits hier die Frage, ob dann im 19. Jahrhundert der Verlust des Veltlins, der Strassenbau und die Einführung der freien Konkurrenz im Transitverkehr ein offeneres oder geschlosseneres Schichtungssystem zur Folge hatten. Insbesondere interessant ist, welchen Einfluss diese freie Konkurrenz auf die (vermutete) breite Mittelschicht von relativ unabhängigen Fuhrmannbauern hatte.

2.3. Stabilitätsbedingungen

Ich will hier versuchen, die im ersten Kapitel für ganz Graubünden gemachten Aussagen auf Grund der im nächsten Teil für Schams und Rheinwald konstatierten Merkmale zu konkretisieren und zu illustrieren. Da bis anfangs des 19. Jahrhunderts über lange Zeit hinweg besonders in der Organisation des Transitverkehrs recht wenig Neuerungen zu verzeichnen sind, scheint mir die Zeit um 1800 ein guter Ansatzpunkt zu sein, um «Stabilitätsbedingungen» festzulegen. Auf deren Grundlagen sollen dann die «Entwicklungsrichtungen» des sozialen Wandels im 19. Jahrhundert unter dem Einfluss der Änderungen im Transportbereich analysiert und erklärt werden.

Bis anfangs des letzten Jahrhunderts hatte sich in Transportrecht und Transportbetrieb wenig verändert. Mindestens seit dem Ausbau der Viamala-Schlucht im 15. Jahrhundert hatten die Porten ein weitgehendes Monopol inne. Den Portengenossen stand das praktisch ausschliessende Recht zu, auf ihrem jeweiligen Abschnitt die Kaufmannswaren zu führen. Eine äusserst restriktive Handhabung der Verleihung des Landschaftsbürgerrechtes beschränkte die Zahl der Rodsäumer. Eine Limitierung der Pferdezahl pro Mann und das Verbot an die Speditoren, Fuhrunternehmungen zu betreiben, sollten es umgekehrt jedem Talbürger ermöglichen, am Transitverkehr teilzunehmen. Der Rodfuhrverkehr vor dem Strassenbau lässt sich mit folgenden Merkmalen charakterisieren:

- a) Eine grosse Anzahl der erwachsenen männlichen Bevölkerung übte ihn aus,
- b) es war dies nicht eine hauptberufliche Tätigkeit, und
- c) die Rodsäumer genossen eine relativ grosse Unabhängigkeit von Speditoren oder anderen Geldgebern, da sie ihr Produktionsmittel, das Pferd, in der Regel selbst besassen und durch das Monopol der Porten Konkurrenz kaum zu fürchten hatten.

Eine Ausnahme bildeten die vergleichsweise wenigen Stracksäumer, die Eilgüter transportierten. Sie brauchten nicht Landschaftsbürger zu sein. Offenbar war ihre Beschäftigung weniger einträglich, hatten doch die Porten diesen Einbruch in ihr Monopol zugelassen. Ein Stracksäumer führte jeweils einen ganzen «Stab» von Pferden. Es ist zu Recht bemerkt worden, dass hier das Prinzip der freien Konkurrenz zum Durchbruch gelangte. Dementsprechend anders sind auch die einschlägigen, allerdings nur zum Teil genügend belegten Merkmale des Strackfuhrwesens:

- a) eine kleine Anzahl Säumer,
- b) eine Entwicklung in Richtung hauptberufliche Tätigkeit und
- c) eine grössere Abhängigkeit von Speditoren oder anderen Geldgebern, eine Entwicklung also in Richtung Lohnabhängige ohne Besitz an Produktionsmitteln.

Es steht zu erwarten, dass im 19. Jahrhundert Strassenbau und vor allem Einführung der freien Konkurrenz eine Gewichtsverlagerung zugunsten der letzterwähnten Merkmale erfolgen liess.

Eine ähnliche Benachteiligung der Nichtbürger fand in der Landwirtschaft statt, wo ihnen der Zugang zu den Dorfnutzungsrechten erschwert oder verunmöglicht wurde. Diese doppelte Vorenthalterung von Verfügungsrechten in Transit und Landwirtschaft liess die Zahl der Nichtbürger stets sehr klein bleiben.

Angaben zur anwesenden Bevölkerung sind für die Zeit vor dem 19. Jahrhundert äusserst selten. Nur für drei Dörfer im Rheinwald im späten 17. und 18. Jahrhundert zitiert die «Beschreibung der Gemeinde Splügen» einige Angaben aus dem gemeinsamen Kirchenbuch.³⁰ Es bleibt aber völlig unklar, ob es sich bei den dort zu findenden Angaben zur «Population» nun um die Anwesenden handelt, oder ob auch, wie meistens üblich, die abwesenden Gemeinsbürger mitgezählt wurden. Um 1780 fand dann in weiten Teilen des Kantons eine private Erhebung statt, deren Ergebnisse für Schams und Rheinwald in den beiden Talbeschreibungen anfangs des 19. Jahrhunderts festgestellt sind. Conrad spricht 1807 von ca. 300–350 abwesenden Gemeinds-

³⁰ Beschreibung Splügen, S. 128f.

bürgern. Die gesamthaft «höchst unbedeutende Vermehrung» der Schamser zu seiner Zeit sei wegen der «Auswanderung nicht anders zu erwarten», das heisst also, der Geburtenüberschuss konnte den Wanderungsverlust gerade noch wettmachen.³¹ Die Talleute im Ausland verdienten ihren Unterhalt grösstenteils als Zuckerbäcker. Ein anderer Autor will für das Rheinwald des Saumverkehrs folgenden Zusammenhang zwischen Transitverkehr, Transitorganisation und Bevölkerungsentwicklung festgestellt haben:

«Durch diese ganz auf den Verkehr eingestellte genossenschaftliche Organisation war es möglich, die Bevölkerung durch Jahrhunderte hindurch in fast gleicher Zahl ohne die sonst übliche Abwanderung in fremde Dienste zu erhalten.»³²

Landwirtschaft und Gewerbe standen ebenfalls unter dem spezifischen Einfluss dieser Art von Transitorganisation. Die Viehzahlen waren relativ klein, da ein grosser Teil des Heus an die vielen Pferde verfüttert wurde. Auch Heuverkäufe aus den vom Transit etwas entfernten Dörfern fanden bereits statt. Eine gewisse Tendenz in Richtung arbeitsteilige Gesellschaft mit relativ starkem Geldverkehr (v. a. durch Fuhrverdienst und auch Viehhandel) ist im bündnerischen Vergleich unverkennbar. Umgekehrt waren die meisten Säumer ebenfalls Bauern und hielten die Selbstversorgung so gut es ging aufrecht. Auch die Tatsache, dass Handwerker kaum ein Auskommen fanden (bezeichnenderweise wurde dieser Bereich den Zugezogenen überlassen), zeigt wieder in die entgegengesetzte Richtung.

In den nächsten Abschnitten wird unter anderem die Frage zu beantworten sein, wie und in welche Richtung und zu wessen Gunsten unter dem Einfluss der grundlegenden Änderungen im Transitverkehr sich dieses prekäre Gleichgewicht verschob.

3. Der Strassenbau

3. 1. Die Ausgangslage

Noch im 18. Jahrhundert griffen die Landesbehörden nur selten durch Dekrete und Verfügungen in den Ablauf des Transitverkehrs ein. Sie scheinen hie und da Frachtbestimmungen erlassen zu haben, schlichteten auch etwa Streitigkeiten zwischen einzelnen Porten oder zwischen Porten und Speditoren und untersuchten in Einzelfällen Klagen wegen Verspätung oder Beschädigung von

³¹ Conrad, Beschreibung, S. 131, 135.

³² Hunger, St. Bernhardin, S. 289.

Kaufmannswaren. Sie besaßen ein allgemeines Oberaufsichtsrecht über den ganzen Transit auf den Bündner Pässen, das aber nicht näher definiert war und nur ein Eingreifen mittels mehr oder weniger unzusammenhängender Akte erlaubte. Diese scheiterten oft ganz einfach am Widerstand der Porten.

Grundlegend ist hier die Abhandlung des Churer Bürgermeisters J. F. von Tscharner «Über das Transitwesen in Graubünden» von 1807.¹ Er zeichnet ein genaues Bild des damaligen Passverkehrs, stellt aus seiner Sicht Mängel und deren Gründe fest und schlägt einen umfangreichen Massnahmenkatalog zur Verbesserung vor nach folgenden Grundsätzen:

«Möglichste Verminderung der Fuhrmannsklasse, Entfernung des Volks von diesem Erwerbszweig und Hinleitung desselben auf innere Hilfsquellen.»²

Auch die Erstellung einer fahrbaren Strasse kommt zur Sprache, hier seien aber noch etliche Widerstände auszuräumen.

Zwei Hauptmassnahmen schlägt Tscharner zur Vermehrung und effektiveren Gestaltung des Transitverkehrs vor: eine grundlegende Änderung der Transportorganisation und den Bau von fahrbaren Strassen. Der heftige Widerstand der Porten liess ersteren Vorschlag als kurzfristig nicht realisierbar erscheinen. Eine Kunststrasse über einen oder mehrere Pässe war ein altes Anliegen; hatte jedoch wegen der technischen Schwierigkeiten und mehr noch wegen der aufzuwendenden enormen Finanzmittel als praktisch undurchführbar gegolten. Immerhin konnte seit Ende des 18. Jahrhunderts wenigstens die Strecke von der liechtensteinischen Grenze bis Chur mit Wagen befahren werden. Eine Weiterführung der neuen Strasse in den Süden war umso mehr ein Anliegen, als die Konkurrenz anderer Pässe sich immer stärker bemerkbar machte. Der Gotthard, allerdings auch noch ein Saumweg, und vor allem der seit 1760 fahrbare Brenner drohten einen beträchtlichen Anteil des Frachtgutes abzugraben. Den aktuellen Anlass lieferte die Hungersnot, die der Missernte von 1816 folgte. Graubünden hatte es versäumt, rechtzeitig Korn einzukaufen. Das überseeische Getreide, das dann erst im Winter bestellt wurde, traf viel zu spät ein.

Die Mehrheit des Grossen Rates betrachtete auch die Porten als Mitschuldige an der Notlage. Am 1. 7. 1817 beschloss er:

«1. Bei den immer erneuerten *groben Unordnungen* in dem Transitwesen der beiden Commercialstrassen von Chur nach Clefen und Bellenz, bei der *erwiesenen Fruchtlosigkeit* aller bis jetzt gegen selbige angewandten Mittel, bei der ebenso erwiesenen

¹ Tscharner, Transitwesen, S. 307ff.

² ebda., S. 351, 372f.

Unfähigkeit der Porten zur genügenden Erfüllung ihrer diessfälligen Verpflichtungen, und bei den grossen Nachtheilen, welche hieraus für den Canton selbst durch Abnahme der Zolleinkünfte, für die Gesamtheit der Bevölkerung diesseits der Berge aber durch gehemte und vertheuerte Kornzufuhr erwachsen sind, und noch ferner erwachsen müssen, erkennt und erklärt es der Grosse Rath als eine aus seiner pflichtmässigen Sorgfalt für das Interesse und die Rechte des Cantons herfliessende Nothwendigkeit, die Ladungsvorrechte der Passgemeinden auf beiden gedachten Commercialstrassen von Chur bis Clefen und Bellenz für immer aufzuheben, und das Fuhrgewerbe auf diesen Strassen für alle Bündner ohne Unterschied frey zu geben.»⁴

Die Porten der oberen und unteren Strasse antworteten in einer gemeinsamen Erklärung am 29. Juli 1817:

«Aus allen diesen Gründen finden die löbl. Portengemeinden das jener so genannte Beschluss des Grossen Raths vom 1. Juli 1817 über das Transitwesen verfügt, sowohl in Betreff der ordnungswidrigen Verhandlung desselben, als der darin enthaltenen widerrechtlichen Verfügungen und Bestimmungen als Null, und ungeschehen, und von keiner für sie verbindlichen Kraft anzusehen sey.»⁵

Damit hatte es sein Bewenden, die Landesbehörden machten, wohl in Erkenntnis ihrer ungenügenden Machtmittel und der geeinten Front der Porten, nicht den geringsten Versuch, ihre Androhung auch in die Tat umzusetzen.⁶ Einmal mehr hatten die Transportgenossenschaften in den Tälern einen Angriff auf ihre Rechtstellung ohne grössere Schwierigkeiten abgeschlagen. Was den Bau einer Fahrstrasse betraf, so bot die Route über Splügen/Bernhardin die grössten Vorteile. Ein gemeinsamer Strassenzug führte bis unmittelbar an die beiden Übergänge heran. Eine weitere günstige Konstellation kam hinzu: Der Splügen führte in das von Österreich kontrollierte lombardovenetianische Königreich, der Bernhardin durchs Tessin ins Königreich Sardinien. Beide Staaten hatten ein beträchtliches Interesse an einer fahrbaren Alpenstrasse, die in ihren Machtbereich führte. Es gelang Graubünden, die beiden gegeneinander auszuspielen und damit beide Übergänge fahrbar zu machen. Die Geschichte dieser langwierigen, komplizierten Verhandlungen hat Domenig breit und sorgfältig aufgezeichnet.

3.2. Gegner und Befürworter

Der Bau der Bernhardinstrasse stand zuerst zur Diskussion, hier äusserten sich erbitterte Gegner und begeisterte Befürworter. Mit dem Entscheid über die Erstellung dieser Strecke war dann natürlich ein Präjudiz auch für den Splügen

⁴ VGR 1. 7. 1817.

⁵ STAGR X 16b, 29. 7. 1817.

⁶ Sprecher, Portensrechte, S. 272f.

geschaffen, so dass dort kaum noch grössere Auseinandersetzungen entstanden. Die Stellungnahmen für oder wider Bernhardinstrasse sind in den handschriftlichen kleinrätslichen Protokollen, in Eingaben von interessierten Kreisen und in zahlreichen Flugschriften nachzulesen. Der endgültige Entscheid, ob gebaut wurde oder nicht, lag schliesslich bei den Gerichtsgemeinden.

Die Landschaft Schams vor allem hegte gewisse Bedenken gegenüber den Auswirkungen des Strassenbaus; sie sah das Aufkommen der Strackfuhrten und damit die Beeinträchtigung der Portenrechte voraus.⁷ Am schwersten wog aber der Widerstand einer ganzen Anzahl von Talschaften, die nicht an der neu zu bauenden Strasse lagen. Besonders benachteiligt fühlten sich dabei die Dörfer an der oberen Strasse, die zu Recht einen Transitrückgang auf ihrer Route befürchteten.⁸

Auch andere Gebiete fühlten sich übergangen und ergriffen die Gelegenheit, jetzt Forderungen betreffend Ausbau ihrer Verkehrswägen anzubringen.⁹

Ihnen gegenüber standen die unbedingten Befürworter des Strassenbaus. Besonders rübrig zeigten sich dabei Handelsleute und die Speditoren, die auch einen beträchtlichen finanziellen Beitrag an den Bau leisteten. Ebenso setzte sich ein Grossteil der einflussreichsten Männer des ganzen Kantons für das Projekt ein. Auch die an der Bernhardinroute gelegenen Talschaften erklärten sich im Prinzip für eine Kunststrasse, waren auch bereit, verschiedene Leistungen dafür zu erbringen, äusserten aber alle mehr oder weniger gewichtige Bedenken und Vorbehalte. Man wird den Eindruck nicht los, einerseits habe man gewisse Erwartungen in den Fahrweg gesetzt, so z. B. in die Zunahme des Transitverkehrs, anderseits sei man sich nicht so recht klar darüber gewesen, welches die Auswirkungen in bezug auf zusätzliche Aufwendungen, fernere Teilnahmemöglichkeiten und Portenrechte sein würden.

Amtslandammann und Obrigkeit der Landschaft Rheinwald erklärten zu Handen des Kleinen Rates:

«In Beantwortung verehrten vom 27. December 1816, ermangelten nicht die Willens-Meinungen von unseren Comitenten, auf einer heut dato deswegen extra abgehaltenen *Lands-Gemeinde*, über die an uns gemachte Frage, in Betref der zwekmässigen Anwendung unserer Kräfte, der neu zu erbauenwollenden Strasse durch unser Gerichtsgebiet aufzunehmen; woraus es sich dann ergab: *dass jedermann gerne alles*

⁷ «Geschichte von meines Sohnes Peter Conrardin von Tscharners Mission an den Hof von Turin wegen der Bernhardinerstrasse und hiesige Verhandlungen darüber», zitiert nach Domenig, Kommerzialstrassen, S. 69.

⁸ VGR 24. I. 1818, S. 12.

⁹ VGR 26. I. 1818, S. 16.

mögliche thun wird, und alles an alles ohne Bedenklichkeit anzustrengen gesonnen ist, durch Handarbeit in Herbeyschaffung der Materialien mitzuwirken, dabey aber wir unsere habende Portens-Rechte auf das feyerlichste vorbehalten».¹⁰

Die Vertragsentwürfe mit Sardinien und Tessin gingen am 20. 2. 1818 als kleinrätslicher Abschied an die Gerichtsgemeinden, die dazu Stellung zu nehmen hatten. Insbesondere in der Zeit von der Ausschreibung bis zur Abstimmung erschien eine ganze Anzahl von Flugschriften, in der Regel befürwortender Art, die die Meinungsbildung der Bürger zu beeinflussen suchten. Erwähnenswert sind besonders «Ein Wort über das Projekt einer fahrbaren Strasse über den Bernhardiner Berg» vom Februar 1818, das P. C. von Tscharner zugeschrieben wird,¹¹ und das «Gespräch zwischen einigen Landsleuten über die Anlegung einer neuen Strasse von Chur nach Bellinzona». Letztere Schrift soll von Bundespräsident Christoph von Albertini verfasst worden sein.¹²

Sie ist in Dialekt gehalten und richtet sich offenbar vor allem an die Bündner, die nicht an der neu zu bauenden Strasse wohnten, die aber, um eine Mehrheit der Gemeindestimmen zu erreichen, ebenfalls von der allgemeinen Zweckmässigkeit des Projekts für den ganzen Kanton überzeugt werden mussten:

«(Der Säumer Hans treibt drei Saumpferde vor sich her; zu ihm haben sich gesellt: Statthalter Peter, und Geschworener Bartli, welche den gleichen Weg gehen. – Die Scene ist auf jeder beliebigen Nebenstrasse des Kantons Graubünden. Die Strasse ist enge, schlecht und voller Löcher; Eines der Saumpferde, welches nicht genau in die Fussstapfen seines Vorgängers getreten hat, kommt in ein Loch und stürzt zu Boden.)

Hans

Oha! Oha! du verdammt Koga! muos di der T . . . grad in das Loch füera!
(Er sucht das Pferd aufzurichten. Seine Begleiter helfen ihm. Mit vieler Anstrengung bringen sie es endlich wieder auf die Beine, und setzen, über und über mit Koth bespritzt, ihren Weg fort.)

Hans

Das isch doch a verfluochta höllischa Weg; dass mers Gott verzih! Lüt und Veh müesen z'lezt do noch Hals und Bein brecha.»¹³

Damit ist bewiesen, dass bessere Strassen in ganz Bünden vonnöten sind. Dies kann jedoch nur realisiert werden, wenn dem Kanton genügend Mittel zur Verfügung stehen. Das wiederum soll die neue Bernhardinstrasse ermöglichen, die durch den gesteigerten Transitverkehr direkt und indirekt die Einkünfte des Standes vermehren wird. Überdies kostet der Bau dem Kanton gar nicht so viel,

¹⁰ STAGR VIII 10 m 11, 12. 1. 1817.

¹¹ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 77.

¹² ebda.

¹³ Gespräch, S. 2.

da ein Grossteil durch fremde Quellen und Privatpersonen aufgebracht wird. Deshalb gilt es, immer nach obiger Flugschrift, den Einschüchterungsversuchen Österreichs zu widerstehen und den Einflüsterungen von bezahlten Stimmungsmachern entgegenzutreten, denn:

«Schreiber Lenz

Die Neu Strass und d' Vermehrig vom Pass ist also au a Vorteil für Partikulara, die nit am Pass sind.»¹⁴

Das Abstimmungsresultat fiel dann klar aus; folgende Willensmeinungen wurden zum Rekapitulationspunkt «Genehmigung der mit dem Stande Tessin und dem König von Sardinien abgeschlossenen Verträge wegen Erbauung einer Landstrasse von Chur nach Bellenz über den St. Bernardino» abgegeben: 43 bejahende Stimmen, 6 bejahend mit verschiedenen Zusätzen, 1 bedingt ratifizierend, 12 verwerfend, 3 ausbleibende.¹⁵

Am 21. September dann wurden die Gerichtsgemeinden zur Stellungnahme aufgefordert bezüglich der «Genehmigung der mit der k.k. österreichischen Regierung in Mailand über Fahrbarmachung der Strasse von der Höhe des Splügenbergs bis zum Dorfe Splügen abgeschlossenen Konvention». Wieder ergab sich eine starke bejahende Mehrheit, diesmal mit 48 bejahenden, 8 bedingt bejahenden, 2 verwerfenden und 7 ausgebliebenen Gemeinstimmen.¹⁶

3.3. Finanzierung

Einen guten Überblick über die Hauptinteressenten an einer fahrbaren Alpenstrasse kann die Nennung derjenigen Kreise geben, die die Finanzen für das ganze Unternehmen aufbrachten.

Eine herausragende Stellung nahmen dabei die Churer Speditoren ein, die bereits 1817 einen Verein mit dem Namen «Speditionsstand» gegründet hatten, «um ein gleichförmiges Mitwirken auf den Bestand und die Aufnahme des Warenpasses, sowie zur Handhabung der das Transitwesen betreffenden kantonalen Einrichtungen» zu erreichen,¹⁷ also eine Art pressure group, deren Ziel es war, möglichst viel von ihren Vorstellungen in bezug auf einen starken und gut organisierten Transportbetrieb in kantonalen Gesetzen und Verordnungen

¹⁴ Gespräch, S. 3.

¹⁵ Vgl. Jecklin, Volksabstimmungen, S. 74; Domenig, ebda.

¹⁶ Jecklin, ebda.

¹⁷ Protokoll Kleiner Rat vom 14. 3. 1817.

verwirklicht zu sehen. «Von Anfang an brachte dieser Speditionsstand der neuen Strasse grosses Interesse entgegen, denn eine solche musste ja in erster Linie den Speditionshäusern vermehrten Gewinn bringen.»¹⁸

In diesem Sinne anerbot er sich auch, 300 000 Gulden an die Baukosten vorzuschiessen. Als Gegenleistung verlangte er, von jedem Zentner Kaufmannsware eine Abgabe von 30 Kreuzern, die sogenannte Strassenprämie, erheben zu dürfen, bis obige Summe erreicht werden würde. Das Geld schafften die Speditoren durch Zeichnung von 150 Aktien à 2 000 Gulden herbei. Vielsagend ist der Artikel 4 des Vertrages zwischen Kleinem Rat und Speditionsstand vom 15. April 1818:

«Während der Vertragszeit sollen vom Kanton keine bleibenden Verfügungen über Weggelder, Zoll-, Transit- und Postwesen getroffen werden, ohne die Vorstellungen des Speditionsstandes darüber anzuhören und nach Billigkeit zu berücksichtigen, jedoch mit dem Vorbehalt, dass ihm dadurch kein Stimm- oder Verweigerungsrecht eingeräumt werde.»¹⁹

Die Mitwirkung der Anliegergemeinden am Strassenbau war selbstverständlich unumgänglich. Allerdings lag nun nicht mehr nur ihnen allein Erstellung und Unterhalt des Weges ob; zusammen mit der Tatsache, dass ihr finanzieller Beitrag an die Baukosten 4¼ Prozent der Gesamtsumme nicht überstieg, bedeutete dies für die Zukunft eine erhebliche Schwächung ihrer Verhandlungsposition. Demgegenüber standen die unentgeltlichen Materiallieferungen und -fuhren von Holz, Steinen und Kies. Mit allen Strassengemeinden waren diesbezügliche Konventionen zustande gekommen. Auch die Abtretung von Grundstücken aus öffentlichem oder privatem Besitz konnte in langwierigen Verhandlungen geregelt werden.

Die Gesamtkosten des Strassenbaus über Bernhardin und Splügen auf Bündner Gebiet näherten sich schliesslich der Zwei-Millionen-Franken-Grenze. Österreich und Sardinien übernahmen 584 000 Franken, der Tessiner Handelsstand 20 700 Franken, der Churer Speditionsstand 724 000 Franken, die Passgemeinden 85 000 Franken und der Kanton 560 000 Franken.²⁰

3.4. Der Bau

Offenbar fehlten im Kanton geeignete Fachleute. Das Projekt für den Splügen lieferte ein Ingenieur Donegana, der auch an der Stilfserjochstrasse beteiligt war. Die Ausführung auf Kosten Österreichs übernahm die Firma Tallachini aus Mailand.

¹⁸ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 57.

¹⁹ Zitiert nach ebda., S. 59.

²⁰ Pieth, Bündnergeschichte, S. 406, Lechner, Thusis, S. 156.

Der Tessiner Staatsrat und Unternehmer Giulio Poccobelli aus Melide fungierte als Generalunternehmer für die 120 Kilometer lange Bernhardinstrasse. Für eine bestimmte Summe zeichnete er für die rechtzeitige Ausführung aller Arbeiten verantwortlich.²¹

Natürlich waren die Talschaften daran interessiert, dass, wenn möglich, Einheimische die zusätzlichen Arbeitsgelegenheiten nutzen konnten. Poccobelli hatte sich in seinem Vertrag diesbezüglichen Empfehlungen untergeordnet. Spezialisten wie die Mineure kamen aber grösstenteils aus Italien. Eine Beschwerde der Rheinwaldner Obrigkeit, allerdings etwas nach dem eigentlichen Strassenbau, scheint zu beweisen, dass auch die unqualifizierten Arbeiter vorwiegend Auswärtige waren:

«Auf, von mehreren, beim hiesigen Amte eingekommene *Beschwerden*, dass man *Landschaftsfremde* vorzugsweise, vor Landschafts Einwohnern, an der Chaussé Strasse zu arbeiten gebe, soll ich Euer Weisheiten bitten, dass diesem abgeholfen werde, und dass, wenn sich in jeder Landschaft Landschafts Einwohner, als Strassen Arbeiter melden, welche die Arbeit gleich den Landschaftsfremden zu machen im Fall sind, und deren sich, unter anderm auch noch fürs ganze Jahr durch dazu verpflichten würden, man umso mehr unsren Landschafts Einwohnern, auf unserm Landschaftsgebiet, vor den Landschaftsfremden den Vorzug geben sollte, und das zwar aus verschiedenen Gründen, die Euer Weisheiten gut genug bekannt sind . . . folglich wird man auch unsrer Landschaft, das gleiche Recht zu Theil kommen lassen, und einigen in unsrer Landschaft wohnenden *brodlosen Familien Väter*, welche so sehnlichst um Arbeit nachsuchen, diese bemelte Arbeit nicht entziehen . . . »²²

Äusserst aufschlussreich ist die Antwort der Strassenkommission:

«So sehr die Strassencommission geneigt ist und ernstlich wünschte, den Bündnern den Vorzug vor fremden Arbeitern geben zu können: so haben sich doch bisher nur wenige gefunden, die es in Wohlfeilheit und verhältnissmässigem Fleiss mit den Italienern aufnehmen wollten.»²³

Die durchgehend sechs Meter breite Bernhardinstrasse war rechtzeitig im Jahre 1821 fahrbar, 1823 erreichte sie ihre endgültige Vollendung. 1822 konnte auch der neu erstellte Fahrweg von Splügen zur Passhöhe dem Verkehr übergeben werden.²⁴

Manche Kreise setzten sehr grosse, um nicht zu sagen übertriebene Hoffnungen in die beiden «Commerzialstrassen». Der Gesandte P. C. von Planta zum

²¹ «Übereinkunft zwischen der Regierung des Kantons Graubünden und Lieut. Franz Poccobelli über die Erbauung der Strasse von der Gränze des Kantons Tessin bis zur Statt Chur.» STAGR VIII 10 m 11, 26. 8. 1818.

²² STAGR VIII 10 m 11, 2. 5. 1829.

²³ ebda., 20. 5. 1829.

²⁴ Lechner, Thusis, S. 157.

Beispiel sah beträchtliche Vorteile für den Handelsstand namentlich der Stadt Chur und hoffte in diesem Zusammenhang auf eine allgemeine politische Reform.²⁵

In den Tälern gab man sich, wohl schon gewitzigt durch die ersten Enttäuschungen, etwas skeptischer. Eine Ausnahme bildete Pfarrer Mattli Conrad aus Andeer, der aus Anlass der Eröffnung der neuen Strasse einen Gedichtband herausgab. Sein Enthusiasmus mutet heute eher belustigend an; so schlägt er in einem Gedicht vor, die Namen «Via Mala» und «Verlorenes Loch» jetzt durch die weniger Schrecken erregende Bezeichnung «Felsenstrasse» zu ersetzen.²⁶

3.5. *Auswirkungen*

Die Literatur bezeichnet die Fertigstellung der Fahrstrassen über Splügen und Bernhardin als den Beginn des «modernen» Passverkehrs. Meiner Meinung nach gilt es hier zu differenzieren. Die Kommerzialstrassen anfangs des 19. Jahrhunderts ermöglichen zwar den Wagenverkehr, dieser gehorchte aber vorerst im wesentlichen noch den Gesetzen des traditionellen Transitverkehrs, der durch die starke Stellung der Porten bestimmt war. Somit leitet also der Strassenbau eine Art Übergangsperiode von gut zehn Jahren ein, in der sich die Rechte der Porten, wenn auch fortwährender Erosion ausgesetzt, zum grössten Teil behaupten konnten. Erst 1835 dann, nach der Einführung der freien Konkurrenz, setzten sich die hauptsächlich von Churer Handel und Spedition geprägten und propagierten liberalen Vorstellungen endgültig durch. Vorerst geht es also darum, die Auswirkungen der Fahrstrasse auf die Täler bei noch bestehender Portenorganisation zu untersuchen und die bei dieser Diskrepanz zwischen modernem Verkehrsweg und traditioneller Transitordnung unvermeidlichen Konflikte aufzuzeigen.

Ein Ergebnis dieser Situation ist ein Streik der Porten der unteren Strasse im Jahre 1822.

Im Jahre 1816 hatten die Transportverbände der oberen und unteren Strasse mit dem Churer Speditionsstand eine sechsjährige Übereinkunft geschlossen, die verschiedene Streitpunkte offenbar für beide Seiten auf befriedigende Weise gelöst hatte. Der Inhalt dieses von den Standesbehörden genehmigten Vertrages ist mir leider nicht bekannt.

²⁵ Manuskript Tscharner, zitiert nach Domenig, Kommerzialstrassen, S. 126f.

²⁶ Conrad, Geschichte, S. 9.

Die schon erwähnte angedrohte Abschaffung der Porten im Jahre 1817, wie auch eine vom Grossen Rat 1818 erlassene Transitordnung lehnten die Transportverbände in den Tälern schlachtweg ab.²⁷ Da zu dieser Zeit deren Mitwirkung beim Strassenbau unbedingt erforderlich war, konnte offenbar von einer energischen Durchsetzung von seiten der Behörden keine Rede sein.²⁸ 1822 dann erklärten die Porten die Kündigung des von ihnen als allein gültig angesehenen Vertrages von 1816 und erklärten, sie wollten wieder in ihre alten Rechte zurückkehren. In den Verhandlungen kam kein gütlicher Ausgleich zustande, und so gaben die Porten der unteren Strasse bekannt, sie würden keine Güter mehr laden.²⁹ Der am 28. März begonnene Streik bröckelte dann ab, als ein Regierungskommissär mit dem Standesweibel und einem versöhnlichen Schreiben alle Porten aufsuchte. Immerhin hatte er fast einen Monat angedauert, und in Splügen sollen sich bis 1500 Warenstücke gestaut haben.³⁰ Auf der Berhardineroute ging die Auseinandersetzung weiter, erst ein Truppenaufgebot ins Misox liess den Widerstand erlahmen.³¹

Die Aufkündigung des Vertrages von 1816 erfolgte leider ohne Angabe von Gründen. Ganz offenbar jedoch betrachteten die Porten dieses Abkommen für sie als nicht vorteilhaft. In der Tat hatten sich ja zwischen 1816 und 1822 durch den Strassenbau die Voraussetzungen grundlegend geändert. Bezeichnenderweise streikten denn auch nur die am Fahrweg liegenden Porten der unteren Strasse. Insbesondere scheint sich die Stellung des Strack(addrittura)fuhrmanns verbessert zu haben, während die Auswirkungen für den Rodsäumer bzw. -fuhrmann eher zwiespältig waren.³²

Noch um 1800 konnte beobachtet werden, wie die Strackfuhrleute weniger verdienten als ein Rodfuhrmann. Das war ja überhaupt der Grund, dass die Porten diesen Einbruch in ihr Transportmonopol gestattet und diesen Zweig den minderberechtigten Nichtbürgern überlassen hatten. Jetzt wurde offenbar der Strackfuhrmann bevorzugt, vor allem hier konnte die Frachtgeschwindigkeit dank der neuen Strasse gesteigert werden, während bei dem Rodverkehr

²⁷ Vgl. u. a. einen Brief von Rheinwald, Schams und Misox, STAGR, X 16 b, 2. 7. 1822.

²⁸ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 188.

²⁹ Vgl. Erklärung der Porten Rheinwald, Schams, Thusis, Imboden und Misox vom 24. 3. 1822, LAR IIC.

³⁰ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 189.

³¹ Hier stand offenbar eine interne Streitigkeit zwischen Rheinwald und Misox im Vordergrund. Vgl. «Vernehmlassung des Kleinen Rethes und der Standeskommission über die durch ihren Beschluss vom 1. Mai 1822 verordnete Truppensendung nach Misox, zu Handen des Grossen Rethes eingereicht den 25. Juni 1823», STAGR VIII 10 m 11, sowie ein Rechtfertigungsschreiben der Port Misox vom 25. 6. 1823, ebda.

³² Abschrift eines Briefes der Port Thusis vom 28. 3. 1823, LAR IIIC.

die zeitraubenden Zwischenhalte und Umladungen natürlich weiter bestanden. Auch die Auslagen eines Stracksäumers für Übernachtung und Verpflegung dürften sich durch die kürzere Reisedauer verringert und so eine bessere Einnahme-Ausgaben-Relation pro Reise ermöglicht haben. Nun dachten aber die Porten nicht daran, etwa auf ihre Rechte und auf ihre Pflichten zu verzichten, sondern versuchten vielmehr, den Anteil der Strackfuhren zu beschränken und sich ihren Rodfuhranteil weiter zu sichern. (Erstere Möglichkeit wurde in einer Rheinwaldner Eingabe an den Grossen Rat zwar einmal erwähnt, dann offenbar aber nicht weiter verfolgt.³³⁾

Dabei kamen auch überaus drastische Massnahmen zur Anwendung. Beispielhaft ist die Auseinandersetzung zwischen einem Speditionshaus in Splügen und der Port Schams im Jahre 1823. Anlass dazu gab folgende Beschwerde, die auch das progressive Selbstverständnis der Speditoren treffend wiedergibt:

«Durch rastlose Bemühungen, Bekanntschaften, und möglichst billige Übernahme-
preise, ist es uns vor einiger Zeit gelungen ziemlich bedeutende Waaren-Transporte
von der Gotthard'er Route ab, und auf unsere neue St. Bernhardiner Strasse zu
ziehen, wodurch nicht nur dem Canton, Vortheile an Zöllen und Weggeld, sondern
auch unseren Fuhrleuten – fortwährender, bald mehr bald minderer Verdienst,
gesichert worden wäre.

Dieser unserer *gemeinnützigen Absicht bewusst*, durften wir billigerweise hoffen,
dass eben jene dadurch in Nahrung gesetzten Portens Gemeinden, uns durch
schleunigen, ungehinderten Transport, der durch unsere Vermittlung gehenden
Güter, unterstützen würden, fanden aber zu unsrem Bedauern, namentlich bey der
Port Schams, gerade das Gegentheil, wie nachstehende Thatsache hinlänglich dar-
thun wird.

Es war nämlich am 31. Xbr verflossenen Jahrs, dass Lorenz Meuli, nahmens und auf
die Fuhr von Christian Simma, beide von Nufenen – in Bellinz, mit accordierter
Fracht nach Chur selbe aber *hier* zu beziehen, und also franco an letzterem Orte
abzuliefern – verlud . . . Als nun diese Fuhrleute nach Andeer kamen, wurden sie
angehalten, und ihnen – *alle Collis, ohne Unterschied abgeworfen* – nicht beachtend
dass Simma sich als Adrittura Fuhrmann auswies.»³⁴

- Wie der Rechtsstreit schliesslich ausging, ist mir nicht bekannt. Gerade für diese Zeit finden sich im Staatsarchiv Graubünden unzählige Beschwerden und Gegenklagen, vor allem von Seiten der Speditoren bzw. Porten.

³³ LAR IIIC, 8. 7. 1823.

³⁴ STAGR X 16 b, 20. 1. 1823. Im Landschaftsarchiv Rheinwald liegen Dutzende von vorgedruckten Formularen, worin die kantonale Aufsichtskommission namens eines Klägers, meistens handelt es sich um einen Speditoren, Schadenersatz von einem Säumer fordert; bekanntlich war die Port für ihre Rodsäumer verantwortlich. Wie verschiedene Fälle zeigen, war diesen Ansprüchen sehr selten Erfolg beschieden.

Die Transitordnung von 1825 scheint dann einen beidseits akzeptablen Kompromiss gebracht zu haben, den die Parteien offenbar auch einige Zeit zu respektieren gewillt waren.³⁵

Nach Artikel 5 der Speditionsordnung wurden in Chur

- a) die nach Chiavenna bestimmten Kaufmannsgüter alle Tage durch den «Teiler» in drei gleiche Teile geteilt und
 $\frac{1}{3}$ den Rodfuhrleuten der unteren Strasse,
 $\frac{1}{3}$ den Rodfuhrleuten der oberen Strasse,
 $\frac{1}{3}$ den Strackfuhrleuten (Kantonsbürger, die nicht portensgenössig sind) zum Transport übergeben;
- b) nach Bellinzona bestimmte Waren wurde in zwei gleiche Hälften geteilt, wovon die eine den Rodfuhrleuten und die andere den Strackfuhrleuten übergeben wurde.³⁶

Damit bekamen die Porten einen vertraglich geregelten Anteil der gesamten Frachtmenge zugesprochen. Diesem Zugeständnis der Speditoren, die zweifellos die freie Konkurrenz bevorzugt hätten, stand eines der Porten gegenüber, die sich einverstanden damit zeigten, dass fortan eine von der Regierung einzusetzende Transitkommission die Frachtpreise festlegte. Die Porten gaben damit ein wichtiges Vorrecht preis. Den Churer Speditoren gelang es, in der Transitkommission entscheidenden Einfluss zu erlangen.³⁷ In der Folge wurden, wie kaum anders zu erwarten, die Frachtraten in regelmässigen Abständen und mit wechselnden Begründungen herabgesetzt.

Während Jahrhunderten hatten nur Saumpferde oder stellenweise leichte Bergwägelchen die Güter über die holprigen und steilen Wege im Gebirge befördern können. Mehr als 100–150 kg vermag ein Pferd nicht zu tragen. Daraus ergaben sich auch die gängigen Gewichtsbezeichnungen: Ein Saum entsprach 15 Rupp à 8.34 kg, also 125 kg.³⁸ Dieses Gewicht musste möglichst gleichmässig auf zwei «Colli» (Stücke) am Lastsattel verteilt werden. Nach der Erstellung der Strasse nutzte man die im Vergleich natürlich bedeutend grössere Zugkraft der Tiere aus. Oft wurden an den steilen Strassenabschnitten weitere Pferde vorgespannt, anstatt die Last aufzuteilen. Zur Art der Fuhrwerke habe ich keine detaillierten Angaben vorgefunden; sicher waren sie von denen auf der erst 1836 durchgehend fahrbar gemachten Gotthardstrasse nicht grundlegend verschieden:

³⁵ STAGR VIII 10 m 11, 14. 7. 1825 und verschiedene unter X 16 b.

³⁶ Nach Oswald, Rheinwald, S. 66, Anm. 2.

³⁷ ebda.

³⁸ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 590.

«Zur Verwendung kamen in erster Linie vierrädrige Deichselwagen, die von 2–6 und noch mehr Pferden gezogen wurden. Vorwiegend bei jenen Fuhrleuten, die nur ein Zugtier besassen, war hingegen das einspännige und nur zweirädrige Gabelfuhrwerk beliebt.»³⁹

Auch die Transportgeschwindigkeit konnte etwas gesteigert werden. Domenig gibt folgende Werte: Von Chur nach Bellinzona (125 km) vor dem Strassenbau sechs Tage mit Strackfuhr- und 10 Tage mit Rodfuhrbetrieb, nachher fünf Tage; beim Splügen (91 km von Chur nach Chiavenna) vor dem Strassenbau fünf Tage mit Strackfuhr und acht Tage mit Rodfuhr, auf der Kunststrasse dann nur noch vier Tage.⁴⁰ Allerdings muss zwischen möglicher und tatsächlicher Transportdauer unterschieden werden. Vor allem in der Säumerzeit wurden diese Richtzeiten sehr oft um ein Vielfaches vor allem von den Rodgütern überschritten. Überdies fällt auf, dass Domenig für die Zeit nach dem Strassenbau nur noch einen Wert erwähnt; es handelt sich hier offenbar um den direkten Verkehr ohne Umlad, der in seinem vollen Umfang erst Mitte der dreissiger Jahre eingeführt wurde. Die Zeitersparnis zwischen den vergleichbaren Grössen im Strackfuhrbetrieb vor und nach dem Strassenbau betrug jeweils einen Tag auf der Strecke Chur–Bellinzona bzw. Chiavenna, also 20 bzw. 25 %. Die Reisegeschwindigkeit von Saumross und Frachtwagen scheint aufwärts nicht sehr verschieden gewesen zu sein, nach Baumann lag sie beide Male bei ca. 3 km/h. Bergabwärts hingegen kam letzteres Gefährt etwas schneller voran, nämlich mit ca. 4–4 1/2 km/h.⁴¹

Diese und andere Faktoren führten zu einem Absinken der Transportkosten. Hier gilt es einer Begriffsverwirrung vorzubeugen: Transportkosten, auch Frachtkosten, Übernahme- oder Frachtpreise, enthalten die Summe aller durch den Transport von Waren über eine bestimmte Strecke auflaufenden Kosten, also die Summe aller Zölle, Weggelder, Sustgebühren, Fürleiten, Fuhrlöhne, Speditionsprovisionen und dergleichen.⁴² Diese klare Trennung ist nachträglich in den meisten Fällen nicht mehr möglich. Zu verschieden werden die einzelnen Ausdrücke verstanden, Vergleiche zwischen unterschiedlichen Zeitpunkten oder auch Passübergangen scheitern meistens. Immerhin ist aus untenstehendem Beispiel eine klare Verminderung der totalen Transportkosten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unverkennbar:

³⁹ Baumann, St. Gotthard, S. 90.

⁴⁰ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 194.

⁴¹ Baumann, St. Gotthard, S. 106.

⁴² ebda., S. 150.

Frachtkosten von Frankfurt a.M. nach Mailand pro 50 kg Kaufmannsgut

	1819	1829	
über den Gotthard	total pro Zentner und Std. 32.— Fr. 20 Rp.	total pro Zentner und Std. 14.60 Fr. 9.1 Rp.	
Splügen	26.50 16	11.20 6.6	

<i>Frachtkosten pro 50 kg Kaufmannsgut</i>	Gotthard	Splügen
von und nach Triest—Zürich (1841)	8.30 Fr.	7.95 Fr.
Mannheim—Mailand (1843)	9.60	9.— ⁴³

Zwischen 1819 und 1829 fand der Bau der Kunststrasse über beide Pässe statt (am Gotthard wurde er allerdings erst 1836 beendet). Zwischen 1829 und 1841 wurde endgültig die freie Konkurrenz eingeführt. Es fällt auf, dass der Splügen durchgehend etwas billiger war als sein Hauptrivale. Natürlich waren auch verschiedene Erleichterungen ausserhalb der Schweizer Grenze an der Reduktion der Transportkosten beteiligt.

Es bleibt die Frage, wie sich die Fahrbarmachung der Alpenpässe auf die Fuhrlohnne auswirkte, also auf den Teil der Transportkosten, den der Fuhrmann oder Säumer für seine geleisteten Dienste in Anspruch nehmen konnte. Einige Hinweise dazu geben die periodischen Frachtbestimmungen der Transitkommission ab 1825; ab 1835 wurden dann bekanntlich die Fuhrlohnne nicht mehr verbindlich festgelegt, sondern im Sinne des freien Wettbewerbs zwischen den ungleichen Partnern Fuhrleuten und Speditoren ausgehandelt.

1819 noch betrug er für die Strecke Chur—Bellinzona 33 Kreuzer pro Rupp.⁴⁴ Dieser Wert entsprach einigermassen dem vor dem Strassenbau üblichen Ansatz.⁴⁵ Die Transitkommission setzte diesen in der Folge in regelmässigen Abständen hinunter:

Datum	<i>Chur—Chiavenna</i> (per Rupp)	<i>Chur—Bellinzona</i> (per Rupp)
	ob. Strasse	unt. Strasse
26.3.1826	28 kr.	23 kr.
28.9.1830	27	22
27.9.1831	25	20
1.4.1832	23	18
		22 ⁴⁶

Dass es den die Transitkommission dominierenden Speditoren nicht darum ging, die Frachten den neuen Wegverhältnissen anzupassen, beweist die Tatsa-

⁴³ ebda., S. 159.

⁴⁴ «Berechnung über das Verhältnis des Fuhr-Verdienstes der respectiven Porthen nach der vom bestellten Schiedsgericht festgestellten Unterabtheilung», STAGR X 16 b, Dez. 1819.

⁴⁵ Domenig, Kommerzialstrassen, S. 194.

⁴⁶ LAR IVC.

che, dass auch die unausgebaute obere Strasse Einbussen in Kauf nehmen musste. 1833 schliesslich bekam der Fuhrmann oder Säumer auf der unteren Strasse von Chur nach Chiavenna nur noch 15 Kreuzer pro Rupp.⁴⁷ Innert 14 Jahren hatte also eine Reduktion von über 50% stattgefunden. Nun waren aber in diesem Fuhrlohn noch Abgaben enthalten, die der Fuhrmann selbst entrichten musste, vor allem Weggeld (drei Blutzger pro Saum und Stunde) und das Brückengeld in Reichenau. Mangels Angaben kann kein präziser Vergleich zwischen der Bewegung der Transportkosten im allgemeinen und der Fuhrlohnne im besonderen gemacht werden. Bedenkt man aber, dass letztere drastisch sanken, das einbegriffene Weggeld und andere Abgaben stabil blieben und weitere Unkosten, wie die Anschaffung eines Wagens und evtl. eines zweiten Pferdes zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit sogar hinzukommen konnten, ist man versucht, dem Urteil Oswalds zuzustimmen:

«Stieg naturgemäss mit dem durchgehenden Strassenverkehr die Arbeitsleistung von Fuhrmann und Pferd gegenüber derjenigen von Säumer und Saumross um ein Mehrfaches, so erfuhr der Fuhrlohn nicht nur relativ, sondern auch absolut durch die neuen Frachttarife eine starke Schmälerung. Die Erwerbsverhältnisse des Fuhrmanns verschlechterten sich im letzten Jahrhundert von Jahrzehnt zu Jahrzehnt. Sein kärglicher Verdienst drückte seine Stellung tief unter diejenige des Säumers.»⁴⁸

Bis 1835 allerdings genossen die Rodteilnehmer noch einen gewissen Schutz. Ein bestimmter Anteil der Transitmenge durfte nur durch sie geführt werden (vgl. Transitordnung von 1825); ob sie das mit dem Saumpferd oder Ross und Wagen taten, war ihnen unbenommen. Allerdings steht zu vermuten, dass bei den rapid fallenden Fuhrlöhnen ein Saumtransport sehr bald nicht mehr profitabel war. Die nötige Anschaffung eines Wagens dürfte bereits eine gewisse Selektion bewirkt haben, die die Zahl der Rodfuhrleute verminderte. Zu erwarten ist, dass die Einführung der freien Konkurrenz Mitte der dreissiger Jahre, die die letzten protektionistischen Massnahmen aufhob, die Entwicklung in diese Richtung weiter trieb.

Natürlich stieg die Zahl der über die Bündner Pässe geführten Transitgüter nach dem Bau der Kunststrasse über Splügen und Bernhardin an. Entsprechende Tabellen sind allerdings mit Vorsicht zu geniessen: Es handelt sich hier um die sogenannte «mercanzia reale», die Kaufmannswaren, die den Kanton auf einem der Pässe durchquerten. Eine Aufschlüsselung nach den einzelnen Übergängen ist leider nicht möglich. Nicht enthalten sind sämtliche Importgüter

⁴⁷ STAGR X 16 b, 5. 7. 1833.

⁴⁸ Oswald, Rheinwald, S. 80.

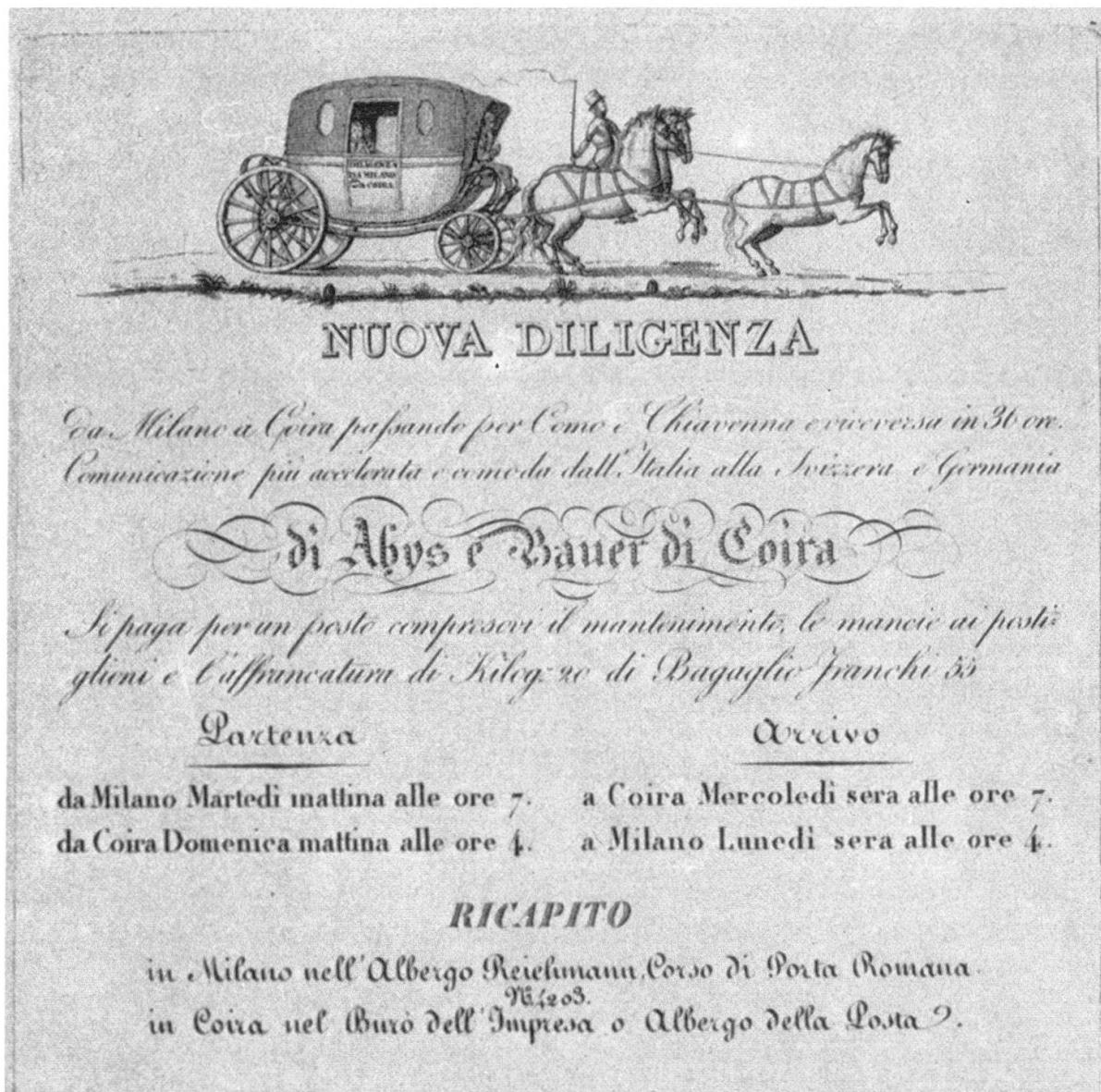


Abb. 3

Eine private bündnerische Fahrpost existierte ab 1823, nach dem Bau von Splügen- und Bernhardinstrasse. Die gesteigerte Reisegeschwindigkeit sowie eine verbesserte Organisation erlaubten erstmals die Herausgabe von einigermassen zutreffenden Fahrplanprospekten.

Rätisches Museum VII 81

Foto Rätisches Museum

(z. B. Wein, Getreide, Mehl und andere Konsumartikel) sowie die Exportartikel (v. a. Holz). Sicher ist auch der Transport dieser Güter dank der guten Strasse angestiegen. Angaben dazu fehlen allerdings fast durchwegs.

Bisher ist weitgehend nur von der Entwicklung des Gütertransitverkehrs die Rede gewesen. Nach dem Strassenbau kam dem Personen- und Postverkehr eine zunehmend bedeutendere Stellung zu. Ein staatlich verwaltetes Postwesen hatte es in Graubünden bis ins 18. Jahrhundert nicht gegeben. Der keineswegs unbedeutende Brief- und Wertsachenverkehr wurde durch die sogenannten Boten besorgt, die in der Regel eine Tour pro Woche unternahmen. Conrad berichtet 1807 für das Schams: «Die Post von Lindau nach Mayland kommt hier Donnerstags an, und die von Mayland herauswärts am Sonnabend.»⁴⁹ 1786 wurden die zu Fuss gehenden Boten durch eine reitende Post ersetzt.⁵⁰ Die 1813 gegründete kantonale Postanstalt und die 1817 eingesetzte Postdirektion regelten vorerst einmal die postalischen Verhältnisse mit den Nachbarstaaten.⁵¹ Der Bau der Bernhardin- und Splügenstrasse schuf grundlegend neue Verhältnisse; besonders der Personenverkehr konnte nun schneller, billiger und angenehmer erfolgen. Anstatt dass die Reisenden in einem kleinen Wägelchen Platz nahmen oder die Strecke reitend bewältigten, konnten sie jetzt in Postkutschen ans Ziel gelangen. Ihre Zahl nahm stark zu. Naturgemäß zogen die an der Strasse liegenden Dienstleistungsbetriebe manchen Vorteil daraus, handelte es sich nun um Geschäftsleute oder Touristen, die auf eine leidlich bequeme Art die Schönheiten der Alpen erleben wollten.

1823 publizierte der Kleine Rat eine Einladung zur Konkurrenz um eine private bündnerische Fahrpost. Den Zuschlag erhielt die Churer Firma Tscharner und Dalp. 1835 übernahm dann der Kanton zusätzlich zur Brief- auch die Fahrpost und erklärte das gesamte Postwesen zum staatlichen Monopol.⁵² Man unterschied regelmässige Kurs-Postkutschen und die Extraposten, die man privat mieten konnte. Auf der ganzen Strecke wurde eine Reihe von Relaisstationen eingerichtet, wo man die Pferde wechseln konnte bzw. ein Vorspann dazukam. Solche Stationen existierten u. a. auch in Andeer und Splügen. Mit den jeweiligen Postpferdehaltern schloss der Kanton Verträge ab bezüglich der Bereitstellung von Zugtieren, Wagen oder Schlitten sowie auch eventuell benötigter zusätzlicher Postillione, Extraposten und Zusatzwagen. Anfänglich verkehrte nur ein Kurs pro Tag in beide Richtungen über Splügen und Bernhar-

⁴⁹ Conrad, Beschreibung, S. 152.

⁵⁰ Sprecher, Kulturgeschichte, S. 182.

⁵¹ Pieth, Bündnergeschichte, S. 409.

⁵² ebda. Nach 1848 trat das eidg. Monopol in Kraft.

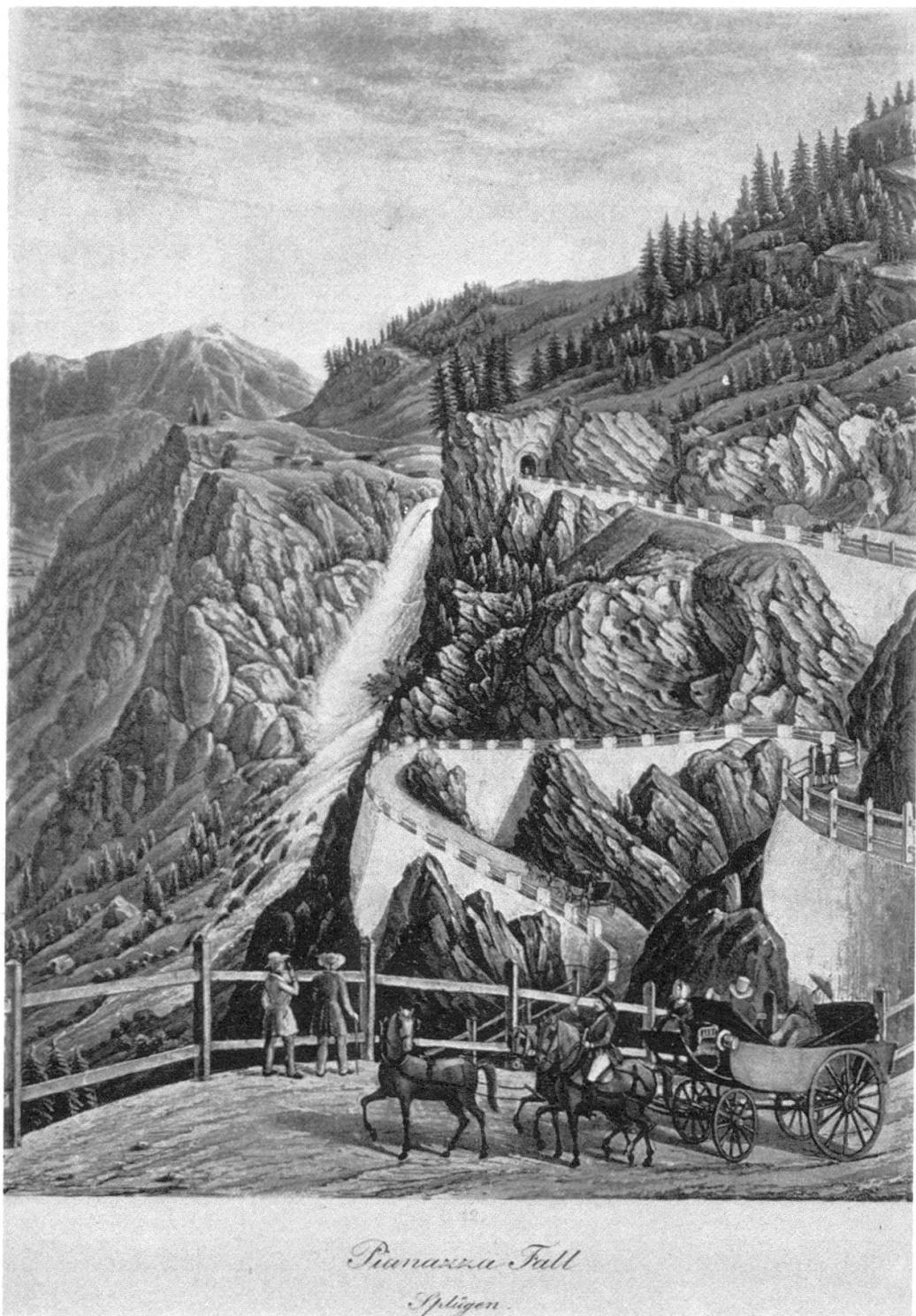


Abb. 4

Erst der Bau von breiten «Kunststrassen» anfangs des 19. Jahrhunderts machte Bündner Alpenpässe für Frachtgespanne und Postkutschen erstmals durchgehend fahrbar. Der besonders steile Abhang an der Südseite des Splügenpasses konnte nur durch eine Unzahl von Serpentinen überwunden werden. Das Aquatintablatt (um 1840) stammt von J. Siegfried.

Rätisches Museum H 1963.379

Foto Rätisches Museum

din. Später erfuhr der Fahrplan eine bedeutende Verdichtung.⁵³ Es ist klar, dass sowohl der zunehmende Personenverkehr wie auch das davon stark abhängige Gastgewerbe in der Lage waren, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen.

Tatsächlich lässt sich feststellen, dass nach Eröffnung der Strasse ganze Reihen von Bauten entweder erweitert oder den neuen Bedürfnissen angepasst, ja auch neu erstellt wurden. Das Hotel Fravi in Andeer zum Beispiel, dessen Besitzer auch zeitweise Inhaber der Postpferdehalterei waren, erfuhr 1827 eine gründliche Erneuerung. Zur gleichen Zeit wurden die Nutzungsrechte der Mineralquelle unterhalb von Pignia erstanden, deren Thermalwasser man zwei Jahre später in das komfortable Gasthaus leitete.⁵⁴ Auch in Pignia-Bad selbst, das ebenfalls an der Landstrasse lag, entstanden neue Gebäude. Die nördliche Gruppe, «ein Konglomerat von hohen und niedrigen Ställen und Schuppen und einem stattlichen dreistöckigen Herrenhaus-Gasthaus mit doppelter Freitreppe und Garten», verdankt ihr Entstehen «ausschliesslich dem Transit über Splügen und Bernhardin . . . sie entstand 1827, unmittelbar nach dem Neubau der grossen Durchgangsstrasse.»⁵⁵

Ganz ähnlich im Rheinwald: Die schon erwähnte, ursprünglich in Hinterrhein beheimatete Familie Hössli sah noch im 18. Jahrhundert einen ihrer Vertreter nach Nufenen ziehen.

«Mit der Zunahme des Verkehrs, welchen namentlich dann auch die neue Splügenstrasse brachte, musste für die gewerbliche Beherbergung der Reisenden gesorgt werden. J. J. Hössli unternahm dies, indem er das Geschäftshaus der Familie in Splügen, das alte Zoyasche Haus, umbaute und zu einem Hotel erweiterte. Dies ist das Hotel Bodenhaus in Splügen.»⁵⁶

Wie schon seine Vorfahren betrieb er weiter Handel und andere Unternehmungen, die seine Familie zu einer der einflussreichsten sowohl auf politischer wie auf wirtschaftlicher Ebene im Tal machten.

Nicht nur der Transit von Handelsgütern begann nach dem Strassenbau zu steigen, auch an der Route selbst entstanden einige neue Unternehmungen, die es verstanden, die Vorteile auszunützen, die die neue Strasse bezüglich schnellerer Lieferungszeiten und niedrigerer Frachtpreise bot. Der Import von italienischem Wein zum Beispiel nahm nach Erstellung des Fahrweges beträchtlich zu,⁵⁷ wobei eine ganze Anzahl von Bündner Kaufleuten sich daran beteiligte.

⁵³ Pappa, Viamala, S. 197.

⁵⁴ Heimatbuch Schams, S. 319.

⁵⁵ Simonett, Christoph, Die Erbschaft um das Bad Pignia – 1621–1680, BM 1953, S. 34f.

⁵⁶ Liver, Hössli, S. 2.

⁵⁷ Brugger, Hans, Die schweizerische Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Frauenfeld 1956, S. 49.

Die neue Strasse schnitt einige Dörfer vom Verkehr ab. Betroffen war davon Rongellen, aber auch Sufers, die erste Gemeinde im Rheinwald, musste zusehen, wie die Kunststrasse nun auf der anderen Talseite verlief.

«Daraus entstand nun für unsere Gemeinde, gewiss ohne ihre Schuld, ein . . . sehr beträchtlicher Nachtheil . . . Wir entbehren dadurch alle die laut Convention von 1818 verheissenen Vorteile, welche die neue Strasse den übrigen Portengemeinden gewährt, ungeachtet auch wir, so gut wie die Andern, unser Contingent am Beitrag von jenen 50 000 Gldn. geleistet, einen schönen Theil unserer Almeinde, so wie andere Materialien, als: Holz, Kalksteine, Kies u.s.w. sowohl zum Bau als zur Unterhaltung der Strasse unentgeltlich hergegeben haben und noch geben.»⁵⁸

Für die kleinen Dörfer am Schamserberg, die seit jeher abseits der Durchgangsstrasse gelegen hatten, brachte die Umstellung keine grossen Veränderungen. Höchstens die geringeren Viehzahlen deuten darauf hin, dass «die Gelegenheit, das gute Bergheu zu verkaufen, nur zu gründlich benutzt wurde und der Boden mit der Düngung zu kurz kam.»⁵⁹

Weitere Anhaltspunkte kann uns ein Vergleich der Volkszählungen von 1807 und 1835 liefern. Leider sind hier die einzigen zuverlässig vergleichbaren Angaben über die Zahl der anwesenden Bevölkerung.

Bringt man diese Zahlen mit dem Strassenbau in Verbindung (wobei natürlich nicht zu vergessen ist, dass eine Vielzahl von anderen Faktoren ihren Einfluss geltend machten), fällt sofort die Bevölkerungszunahme in den an der Strasse liegenden Gemeinden Andeer und Zillis/Reischen im Schams, Hinterrhein, Nufenen und Splügen im Rheinwald auf. Umgekehrt sticht der Bevölkerungsverlust der neu umfahrenen Ortschaften Rongellen und Sufers ins Auge. Die übrigen Gemeinden weisen kleine Zunahmen auf, die drei Dörfer zuerst am Schamserberg einen recht bedeutenden Rückgang. Der Anstieg in den beiden Ferrera dürfte mehr mit den Geschicken des Bergbaus als mit denen des Transitverkehrs verbunden gewesen sein. Für den Rückgang in Medels kann ich keine einigermassen befriedigende Erklärung finden.

3.6. Überblick

Vor allem in bezug auf Transportorganisation und Transportbetrieb möchte ich die anderthalb Jahrzehnte vom Strassenbau bis zur Einführung der freien Konkurrenz als eine Übergangsperiode bezeichnen. Mit der Erstellung der Kunststrasse wurde das, wenn auch immer prekärere, Gleichgewicht erschüt-

⁵⁸ STAGR VIII 10 m 11, 6. 9. 1834.

⁵⁹ Bener, P. J. (senior), Der Einfluss des Verkehrs auf die Entwicklung der Dörfer im Schams, in: Beiträge zur Hebung der bündnerischen Volkswirtschaft, Chur 1929, S. 86.

tert, das sich über Jahrhunderte hinweg auf der Basis des Saumverkehrs eingespielt hatte. Anfangs des 19. Jahrhunderts noch hatten Saumrosse je etwas mehr als 100 Kilo über die Pässe getragen; nun war ein Pferd in der Lage, ein Mehrfaches auf dem Fahrweg zu ziehen. Ebenfalls konnte die Transportgeschwindigkeit etwas gesteigert werden. Diese und andere Faktoren ermöglichten eine Herabsetzung der Transportkosten und damit einen Wettbewerbsvorteil für Splügen und Bernhardin, der sich prompt in einer Steigerung der transitierenden Warenmenge niederschlug. Aber auch die Fuhrlöhne erlebten eine drastische Verminderung. Die festen Kosten des Fuhrmanns bzw. Säumers blieben ungefähr gleich (Weggeld etc.), andere Auslagen, wie Anschaffung und Unterhalt der neuen Transportmittel, kamen sogar noch hinzu. Damit liegt die Vermutung nahe, der Fuhrlohn habe auch eine absolute Abnahme zu verzeichneten gehabt. Überdies dürfte, wie am Gotthard, «das gesteigerte Kapitalbedürfnis, das somit die Fahrbarmachung . . . bei den Fuhrleuten weckte, . . . zur Konzentration des Fuhrwesens in den Händen einer geringen Zahl von Fuhrleuten» beigetragen und/oder die Abhängigkeit nicht Weniger von finanzkräftigen Geldgebern verstärkt haben.⁶⁰ Ebenfalls eine Veränderung erfuhr das Verhältnis Rodfuhren – Strackfuhren. Letztere scheinen mit dem Strassenbau profitabler geworden zu sein. Bald beanspruchten sie, bei fehlenden klaren Kompetenzabgrenzungen zwischen den beiden Transportarten, bei guten Verhältnissen jeweils den Hauptanteil der Waren. Die Rheinwaldner Rodfuhrleute erklärten um die Jahreswende 1823/24:

«Wenn die hiesigen Porthengemeinden vor der Erbauung der neuen Strasse so wie jetzt eingesehen und erfahren hätten . . . so würden gewiss unsere Porthengemeinden sich zu keinerlei Opfern einverstanden haben.»⁶¹

Unter anderem auch in diesem Zusammenhang zu sehen ist offenbar der Portenstreik auf der unteren Strasse im Jahre 1822, der sich gegen vor dem Bau getroffene und nun offenbar nicht mehr opportune Vereinbarungen richtete. Die Transitordnung von 1825 brachte dann einen, nach einem Zögern von allen Seiten anerkannten Kompromiss. Den Porten wurde ein bestimmter Anteil der gesamten Transitmenge zur Rodfuhr überlassen, umgekehrt gingen sie des Rechtes der Frachtbestimmung verlustig, das an eine Transitkommission überging, in der die Speditoren entscheidenden Einfluss gewannen.

Diese Transitordnung widerspiegelt meines Erachtens die durch den Strassenbau geschwächte Stellung der Porten. Ihr Beitrag, vor allem der finanzieller Art, war sehr gering gewesen. Hatten sie vorher ihr weitgehendes Transport-

⁶⁰ Baumann, St. Gotthard, S. 93.

⁶¹ LAR IIC, o. D.

monopol historisch begründen können (Bau und Unterhalt des Saumwegs), so war dies nunmehr kaum noch möglich. Ihre Versuche, den Zugang zum Verfügungsrecht Fuhrtransport zu blockieren, wurden zunehmend aussichtsloser. Die erwähnte Transitordnung garantierte ihnen zwar noch einen Anteil an der Rodfuhr. Aber auch dieser unterlag nun den Bestimmungen über die (an-dauernd sinkenden) Fuhrlöhne. Noch erfolgte hier die Verteilung der Waren nach dem alten Prinzip der «Rod», auf das die Speditoren keinen Einfluss nehmen konnten. Dass die Porten aber in die Defensive gedrängt worden waren und für die Zukunft weitere Angriffe mit dem Ziel ihrer völligen Entmachtung voraussahen, beweist folgender Entschluss einer Extra-Landsgemeinde im Rheinwald des Jahres 1825:

«Präliminarartikel:

I^{tens} die Rechte der Porten, sollen so lang wie möglich behauptet werden.»⁶²

Unbestritten positive Auswirkungen zeigte die starke Zunahme des Personenverkehrs, von Geschäftsreisenden ebensogut wie von Touristen. Ein guter Teil der Kutscher, Postillione, Pferdeknechte, Kondukteure usw. waren Talleute, angestellt entweder von der kantonalen Postdirektion oder der lokalen Postpferdehalterei. Wie eine ganze Reihe von Um-, Aus- und Neubauten zeigt, profitierte auch das Gastgewerbe von dieser Entwicklung.

Handwerker wie Sattler, Wagner, Hufschmiede etc. dürften ebenfalls Vorteile daraus gezogen haben. Der lokale Handel gewann durch die Strasse einen gewissen Wettbewerbsvorteil. Die spärlichen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung in diesem Zeitraum zeigen einen klaren Anstieg in den an der Durchgangsstrasse liegenden Gemeinden. Demgegenüber steht der Rückgang in den durch die neue Route vom Verkehr abgeschnittenen Dörfern. Dies scheint doch darauf hinzudeuten, dass die erste Phase des Fahrverkehrs mindestens in den günstig gelegenen Ortschaften auf die Beschäftigungslage einen vorteilhaften Einfluss hatte; dass dem verminderten Stellenangebot im Warenverkehr ein gesteigertes in den Dienstleistungsbetrieben Personentransport und Gastgewerbe und eventuell auch dem Handwerk gegenüberstand.

⁶² LAR IVC, 27. 2. 1825.

4. Die Auseinandersetzung um die freie Konkurrenz

4.1. Die Rationalisierung des Warenverkehrs

Schon Tscharner formulierte 1807 die Kriterien, nach denen der Wert eines Verkehrsweges bemessen werden solle: Sicherheit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Beförderung. Nach diesen Massstäben wählte der Kaufmann die Route aus, auf der er seine Waren über die Alpen schicken wollte. Eine ganze Reihe von Pässen versuchte, diese Bedingungen so gut als möglich zu erfüllen und damit den Verkehr an sich zu ziehen. Eine ausgeprägte Konkurrenzsituation zwischen Splügen und Gotthard, Brenner und Mont Cenis war die Folge. Die Speditoren an den jeweiligen Ausgangspunkten der Alpenübergänge waren die ersten, die mit den transitierenden Waren in Kontakt kamen. Mehr und mehr versuchten sie, die obgenannten Vorbedingungen nach Möglichkeit zu beeinflussen.¹

Die Porten stammten noch aus dem Mittelalter. Ursprünglich hatten die Speditoren ebenfalls von deren Existenz profitiert. Nun, nach dem Strassenbau, waren für sie die Transportverbände in den Tälern zu einem Haupthindernis für eine durchgreifende Rationalisierung des Warenverkehrs geworden. Wie die Regierungen verschiedener liberaler Kantone, die in Uri wie in Graubünden einen starken Druck ausübten, bekannten sich auch die Speditoren zu den «Ansichten der ausgezeichneten Lehrer der Nationalökonomie, die die freie Entwicklung der Talente als eine Grundbedingung des Wohlstands fordern».²

Sie sowie einige kantonale und ausländische Regierungen waren die ersten, die auf eine Einführung der freien Konkurrenz im Transitverkehr und somit auf eine mehr oder weniger weit gehende Entmachtung der Porten drängten. Dieser Druck setzte schon recht bald nach dem Bau der Fahrstrassen ein und verstärkte sich ständig, bis 1834 dann die Bündner Regierung und die Mehrheit des Grossen Rates ihm nachgaben.

Auf der Seite der Befürworter einer Einführung der freien Konkurrenz hat der Vortrag des Churer Speditionsstandes vor dem Grossen Rat des Jahres 1832 zentrale Bedeutung. Auf Beschluss der kantonalen Exekutive im Bündner Volksblatt veröffentlicht, nimmt er über 40 Druckseiten ein.³ Offenbar hatte das Wort der Speditoren so viel Gewicht, dass sie ihre Vorstellungen und

¹ Baumann, St. Gotthard, S. 109.

² Eingabe der Kantone Basel, Tessin und Luzern zur Einführung der freien Konkurrenz in Uri im Jahre 1834, zitiert nach Baumann, St. Gotthard, S. 82.

³ «Graubündner'sches Transitwesen. Vortrag des Löbl. Speditionsstandes von Chur, vor E. Hochlöbl. Grossen Rath, in dessen Sitzung vom 20. Juli 1832». BVB No. 15/16/17, 5. und 19. 8. 1832.

Änderungswünsche direkt vor den Vertretern der Landschaften vortragen konnten. Sie taten dies auf eine äusserst umfassende und recht geschickte Weise.

Der Vortrag betont zu Beginn die Wichtigkeit aller Transitangelegenheiten für Graubünden. Es handle sich dabei nicht um «einseitige Interessen einzelner Individuen oder Klassen».⁴ Es gehe dem Speditionsstand auch nicht darum, einfach die Porten als Gegner hinzustellen. Allerdings sei er überzeugt, dass der Kanton in Gefahr stehe, seinen Transitverkehr einzubüßen. Wohl um den Ausführungen vermehrtes Gewicht zu geben, wird dann der Anspruch erhoben,

«dass eben die Speditoren am ersten, – dass sie allein in Fall sind, den Gang dieses Industriezweiges fortwährend zu beobachten, und dabei zu erkennen, ob und durch welche Ursachen derselbe sich in Zu- oder Abnahme befinde, – ob uns Gefahr drohe, ihn einzubüßen, und welche Mittel die geeignetsten sein könnten, solcher Einbusse vorzubeugen.»⁵

Drei Sätze fassen die Meinung der Speditoren zur momentanen Situation im Bündner Warentransit zusammen:

- «1. Der Warenpass durch Graubünden hat bisher noch niemals den Theil am Gesammtverkehr über die ganze Alpenkette genossen, der ihm seiner vorteilhaften Lage nach, besonders seit Fahrbarmachung der Strasse, in der That zukäme, und bei zweckmässigen Einrichtungen auch unfehlbar zukommen würde.
- 2. Mehrere Zweige vom Transithandel, die unser Pass früher wirklich besessen hatte, sind ihm in neuerer Zeit durch mitbewerbende Strassen, von an sich weit weniger vorteilhafter Lage, entzogen worden.
- 3. Auch derjenige Transithandel, der sich dermalen unserer Strasse bedient, darf von uns, unter den obwaltenden Umständen, keineswegs als ein sicherer Besitz betrachtet werden, vielmehr stehen wir in der entschiedenen Gefahr, uns diesen Erwerbszweig immer mehr geschmälert und endlich ganz entzogen zu sehen.»⁶

Im nachhinein sind diese Behauptungen natürlich kaum noch nachzuprüfen, um so mehr, als sich die Verbesserungsvorschläge der Speditoren in der Folge ja durchsetzten. Als Hauptgefahr erschienen die Tiroler Pässe und der Mont Cenis, günstigere Bedingungen bei diesen Übergängen hätten dazu geführt, dass «das laufende Jahr . . . im Warentransit ganz zuverlässig ein viel geringeres Ergebnis darbieten (werde), als viele seiner Vorgänger».⁷ Dieses natürlich sehr wirkungsvolle Argument entspricht aber kaum den Tatsachen. Einzig das Vorjahr (1831) zeigt eine um ca. 4 Prozent höhere Transitmenge, mindestens seit dem Beginn des Strassenbaus liegen alle anderen Ergebnisse klar darunter.

⁴ ebda., S. 227.

⁵ ebda., S. 228.

⁶ ebda., S. 244.

⁷ ebda., S. 240.

Auf Grund des wirklichen oder auch nur angeblichen Transitverlustes ergibt sich zwangsläufig die Frage nach «der wirklichen Quelle des Übels».

Der Kaufmann bestimmte den Weg, den seine Ware nehmen sollte, nach den schon erwähnten Kriterien der Sicherheit, Schnelligkeit und Wohlfeilheit. Bei der Schnelligkeit in der Lieferung sei recht wenig zu beanstanden. Die Sicherheit der Güter würde vor allem bei der Rodfuhr durch das häufige Umladen beeinträchtigt. Den grössten Mangel erblickte der Speditionsstand darin, dass die Frachtkosten auf den Bündner Strassen im Vergleich viel zu hoch seien. Die Hauptschuld komme dabei den übersetzten Fuhrlohn zu. Nun fehlen mir leider Zahlen für die vor allem angeführten Übergänge in Frankreich und Österreich. Immerhin fällt ein Vergleich mit dem (etwas später fahrbar gemachten) Gotthard keineswegs so schlecht aus; ja der Splügen war durchgehend billiger als sein späterer Hauptkonkurrent.⁹ Die Churer Speditoren geben an, sogar sie würden einen Teil der ihnen anvertrauten Güter über die Tiroler Pässe schicken.

Worauf nun die Argumentation hinzielt, ist klar: die Fuhrlohn müssen weiter herabgesetzt werden. Die 1825 eingesetzte Transitkommission hatte dies zwar schon mehrmals getan, es hatten sich aber grössere Schwierigkeiten ergeben.¹⁰

Es stellte sich nun weiter die Frage, woher dieses – nach Ansicht der Speditoren offenbar immer noch bestehende – Missverhältnis in den Fuhrlohn von Chur nach Chiavenna und Bellinzona kam. Folgende Ansicht wird geäussert:

«Der Grund liegt in der *fehlerhaften Gesezgebung* . . . Die Porteseinrichtung in der Ausdehnung, wie sie jetzt besteht, ist es, welche eine so *unverhältnismässig grosse Anzahl* unserer Landsleute dem Feldbau, der Viehzucht, den Handwerken entzieht und dem Fuhrmannsgewerbe zuführt, – durch ihre *Überzahl* auf jeden Fall *zum Nachtheil des Handels und somit des ganzen Vaterlandes*, – überdies leider durch die damit zusammenhängende Lebensweise nicht selten zu ihrem eigenen und ihrer Familien Verderben.»¹¹

Hier erfolgte natürlich der Zusammenprall mit den Interessen der Porten. Zwar wird vorsichtig formuliert, man wolle keineswegs deren Rechte vollständig abschaffen; die klassisch liberale Forderung, die dann folgt, beschneidet allerdings gerade die zentralen Privilegien ganz gewaltig:

⁹ Vgl. Vortrag Speditionsstand.

¹⁰ Vgl. ebda.

¹¹ ebda., S. 259.

«Es genügt dem Speditionsstand, dass die Gesammtzahl der, für den Waarentransport Bevorrechteten gross genug sei, um diesem Erwerbszweig eine solche Konkurrenz von Bedienenden zuzulassen, die den *Handel vor jeder künstlichen Preiserhöhung* durch Übereinkünfte unter allen Fuhrleuten schütze, . . . (dass) unter ihnen, den Bevorrechteten, *völlige Ladungsfreiheit* anerkannt werde».¹²

Die Behauptung der Portengemeinden, ein Fuhrmann könne bei 20 Kreuzern pro Rupp von Chur nach Chiavenna (bzw. für den Anteil auf seinem Abschnitt) nicht existieren, wird als unrichtig abgetan. Wenn man sich die ungleiche wirtschaftliche Potenz von Speditör und Fuhrmann vor Augen hält, mutet die Bemerkung, letzterer könne ja bei freier Konkurrenz auch ersterem seine Bedingungen stellen bzw. unzumutbare Konditionen ablehnen, recht illusorisch an.

4.2. *Die Debatte im Grossen Rat*

Die Reaktion vor allem auf den Vortrag des Speditionsstandes schilderte die für eine freie Konkurrenz einstehende «*Bündner Zeitung*» folgendermassen:

«Der bisherige Gang der Angelegenheit ist in kurzem folgender: Veranlasst durch das immer zunehmende Übergewicht der Nachbarstrassen über die hierländischen hatte der *Speditionsstand* im Juni 1832 *sehr dringende Vorstellungen* an den ordentlichen Grossen Rat gerichtet, über die hohe Nothwendigkeit einer zeit- und zweckgemässen Reform im Transitwesen. Eine *Kommission* ward mit der Bearbeitung eines Vorschlags beauftragt, aber das, kurz vor der ordentlichen Eröffnung des Grossen Raths von 1833 erschienene Ergebniss ihrer Berathungen war auf solche Grundsätze begründet, dass der *Speditionsstand* es für angemessen hielt, *mit sehr dringlichen Vorstellungen gegen dessen Annahme einzukommen*(!). Wirklich überzeugte sich der Grosser Rath von der Unzweckmässigkeit der vorgeschlagenen Grundsätze und übergab die Sache einer *neuen Kommission*.»¹³

Der erste Kommissionsbericht, eingereicht am 6. Juni 1832, war nicht nur von seiten der Speditoren, sondern auch von den Porten kritisiert worden.¹⁴

Wichtig ist die bereits hier wie auch später immer wieder geäusserte Überzeugung, dem Grossen Rat stehe es gar nicht zu, über die durch historische Verdienste erworbenen Vorrechte der Porten in irgend einer Weise zu bestimmen. Charakteristisch ist jeweils die Zitierung oder Verlesung von alten Rechtsamen, wie zum Beispiel des Viamala-Briefs von 1473, die als Belege dienten. Die oben erwähnte zweite Kommission besetzte dann der Grosser Rat am 13. Juli 1833 mit dreien seiner Mitglieder. Mit Standespräsident P. A. de Latour

¹² ebda., S. 260.

¹³ BZ No. 94. 1833.

¹⁴ VGR 12. 7. 1833, S. 237.

aus dem Oberland, Bundslandammann J. U. Sprecher von Bernegg aus Maienfeld und Bundspräsident J. B. von Tscharner aus Chur war darin kein Abgeordneter der Porten vertreten.¹⁵ Seinen Bericht stattete das Gremium bereits eine Woche später ab.¹⁶ Der erste Antrag lautete:

«Der Grosse Rath erklärt, nur auf dem Grundsatz in eine neue Transitordnung eintreten zu können, dass unter den Portensgenossen *völlige Fuhrfreiheit*, ohne weitere Bestimmung für Fuhrlohn, Ladungsgewicht und Lieferungszeit eingeführt werde.»¹⁷

Ebenso relevant ist ein weiterer Antrag: Es soll auch die obere Kommerzialstrasse (von Chur durchs Oberhalbstein und Bergell nach Chiavenna) in einen für zweispännige Fuhrwerke bequem fahrbaren Weg ausgebaut werden.

Sofort legten die Porten gegen den ersten Antrag heftigsten Protest ein. Untenstehender Protokollauszug illustriert die Befürchtungen der Delegierten aus den Tälern:

«In der nun gepflogenen Discussion wurde besonders der erste Artikel jenes Antrages wegen des darin aufgestellten *Grundsazes völliger Fuhrfreiheit* unter den Porten- genossen und die daraus gefolgerete Bestimmung, dass die Wahl des Fuhrmanns unter den Portensgenossen dem Speditor, so wie die Bestimmung von Fuhrlohn, Lieferungszeit und Gewährleistung der Übereinkunft zwischen Speditor und Fuhrmann überlassen bleiben soll, – mehrfach angefochten. – *Dadurch werde das ganze Fuhrwesen auf einige Wenige beschränkt*, die, vermöge ihrer ökonomischen Mittel, im Falle wären, eine ausgedehnte Fuhrreinrichtung zu treffen, und sich mit den Speditoren einverstehn würden, wodurch dann der *ärmere Fuhrmann*, da er mit solchen Übernehmern *nicht konkurriren* könnte, gänzlich bei Seite gesezt, vom Fuhrerwerbe zurückstehen müsste und seines Brodes beraubt würde.»¹⁸

Am gleichen Tag wurde der Kleine Rat beauftragt, eine dritte Kommission zu ernennen, die, gestützt auf die Empfehlungen ihrer Vorgängerin, konkrete Verhandlungen über eine Reform des Transitwesens einleiten sollte.¹⁹ Gegen die Zusammensetzung dieser dreiköpfigen Kommission erhoben die Porten sofort Einwendungen; so dürfe laut Beschluss des Grossen Rates kein Churer darin sitzen, da ein solcher notwendigerweise Partei sein müsse.²⁰ Es folgt eine wahre Flut von Protestschreiben der Porten, die einzeln oder auch geschlossen die Vorschläge vom 20. Juli bekämpften.²¹

¹⁵ VGR 13. 7. 1833.

¹⁶ VGR 20. 7. 1833.

¹⁷ ebda.

¹⁸ ebda., S. 271.

¹⁹ ebda.

²⁰ VGR 30. 8. 1833, S. 430.

²¹ STAGR X 16 b, 9. 9. 1833.

Wohl auch als Folge des massiven Widerstandes der Porten wurden die zwei Hauptvorschläge freie Konkurrenz und Bau der oberen Strasse gemeinsam behandelt, und zwar gegen den Widerstand der Anliegergemeinden. So kam der eventuelle Grossratsbeschluss zustande:

«Der Grosse Rath willigt in den Bau der Obern Commerzialstrasse ein, *unter der Bedingung*, dass die anliegenden Gemeinden dem Grundsaz des *freien Fuhr- und Ladungsrechts* . . . beitreten.»²²

Es gilt zu bedenken, dass die Vertreter der oberen Strasse schon anlässlich des Baus der Bernhardinroute ihre Benachteiligung hervorgehoben und auf eine gleiche Behandlung gedrängt hatten. Nun sollten sie ihre seit langem gewünschte Fahrstrasse bekommen, die weite Teile des Kantons erschloss, aber nur auf Kosten eines faktischen Verzichts auf ihre Portensvorrechte. Da sie nun offenbar eine moderne Strasse vorzogen, war die üblicherweise nicht zu unterschätzende Abwehrfront der Porten gebrochen. Nur die Vertreter der unteren Strasse engagierten sich fortan noch vollumfänglich im Kampf für die alten Privilegien.

So fand sich schliesslich im Grossen Rat eine Mehrheit für die Anwendung der von der (zweiten) Kommission empfohlenen Massnahmen. In der gleichen Session entspann sich noch eine Auseinandersetzung darüber, ob Revision der Transitordnung und Bau der oberen Strasse den Gerichtsgemeinden bloss «communicativ» mitgeteilt werden, oder «deliberativ» zur Entscheidung vorgelegt werden solle. Gegen den Widerstand u. a. der Schamser Delegation beschloss man, den Strassenbau als «Rekapitulationspunkt» auszuschreiben, die das Transitwesen betreffenden Beschlüsse aber nur mitzuteilen.²³ Der gedruckte grossrätsliche Abschied vom 2. August 1834 gibt zuerst eine Zusammenfassung der Verhandlungen. Er betont die Wichtigkeit des Warenverkehrs und weist, meiner Ansicht nach stark verkürzt, auf die Verhältnisse bei den benachbarten Alpenstrassen hin.²⁴

Es wird empfohlen, dem Bau der oberen Strasse auf Kantonskosten, bei gleichzeitigem Verzicht der dortigen Porten auf ihre Privilegien, zuzustimmen. Den Bewohnern der abseits liegenden Täler wird versprochen, ihre Strassen ebenfalls nach und nach zu sanieren. Der Kanton werde ja nach Genehmigung der Vorlage durch die Zunahme des Transits über vermehrte Mittel verfügen. Den Porten der unteren Strasse stehe es frei, gegen folgenden Beschluss Rekurs einzulegen:

²² VGR 27. II. 1833, S. 490.

²³ VGR 31. 7. 1834, S. 271ff.

²⁴ VGR Abschied (gedruckt), 2. 8. 1834, S. 376.

«Beschluss bezüglich der Verbesserung des Transitwesens.

Art. 1.

Das Speditionsgewerbe ist unter *allen Bündnern* im Umfange des Kantons frei . . .

Art. 4.

Keiner darf das *Speditions- und Fuhrgewerbe zugleich* betreiben oder mittelbar oder unmittelbar daran betheiligt sein . . .

Art. 6.

Die Verladung der Kaufmannswaaren (mercanzia reale) von Chur nach Cleven und Bellenz wird den in den Portengemeinden der obern und untern Strasse angesessenen Portensgenossen *und den in den Portengemeinden angesessenen Bürgern des hiesigen Kantons* ausschliesslich zugesichert . . .

Art. 7.

Unter den Porten der obern und untern Strasse besteht für die *Verladung der Kaufmannswaaren* (mercanzia reale) von und nach Cleven und Bellenz *völlig freie Konkurrenz* dergestalt, dass Fuhrleute und Speditoren sich frei über Lohn, Lieferungszeit und Garantie einzuverstehen haben; und den Porten sowohl als den Speditoren ist es bei Strafe untersagt, irgendwelche Beschränkungen unter den Gewerbsgenossen einzuführen. Auch wird jedem diesfalls Angefochtenen der kräftige Schutz der Kantonsbehörden zugesichert . . .»²⁵

Das Ergebnis des Rekapitulationspunktes betreffend den Strassenbau wurde erst im nächsten Jahr veröffentlicht. Auf die Anfrage:

«Ob Ihr, die Ehrs. Räthe und Gemeinden, *auf den Fall*, dass die dem Strassenbau vorauszugehenden *definitiven Einverständnisse mit dem Speditionsstand und der St. Bernhardiner-Strassenaktiengesellschaft* ins Reine gebracht; dass ferner mit allen an der obern Strasse liegenden Gemeinden *über ihre Leistungen* förmlich abgeschlossen, und die Porten der untern Strasse sich innert dem festgesetzten Termin *ka- thegorisch erklärt* haben werden, entweder den vom Grossen Rath genommenen *Beschlüssen über das Transitwesen* in ihrem ganzen Inhalte *nachzukommen*, oder aber *das Recht gegen den Kanton anziehen* zu wollen, und dass überhaupt alles so erledigt sein werde, dass dem Bau nichts im Wege stehe, – zur Erbauung der obern Commerzialstrasse auf Rechnung des Kantons Eure Zustimmung ertheilen wollt oder nicht?»²⁶,

kam folgendes Resultat zustande, wobei zu bedenken ist, dass, wie oben ersichtlich, das Problem der Einführung der freien Konkurrenz auch auf der unteren Strasse ebenfalls enthalten war:

Vom Zehngerichtenbund sprachen sich für den Bau der Strasse aus Klosters Innerer Schnitz und Klosters Äusserer Schnitz, Castels-Jenaz, Seewis, Maien-

²⁵ ebda., S. 413ff.

²⁶ ebda., zweiter Rekapitulationspunkt, S. 392.

feld, Belfort, Churwalden und Schanfigg; dagegen Davos, Castels-Luzein, Schiers und Grüsch. Vom Gotteshausbund stimmten für die Vorlage Chur, Bergell Ob und Unter Porta, Fürstenau, Oberhalbstein, Oberengadin, Ortenstein, Obervaz, Poschiavo, Stalla und das Münstertal; dagegen Bergün, Obvaltasna, Untervaltasna, Fünf Dörfer, Remüs und Schleins. Vom Oberen oder Grauen Bund schliesslich stimmten Ja Disentis, Gruob, Laax und Sevgein, Obersaxen, Thusis und Cazis, Hohentrins und Tamins, Heinzenberg, Roveredo und Calanca; Nein antworteten Flims, Waltensburg und Ruis, Rhäzüns und Bonaduz, Ems und Felsberg, Rheinwald, Schams, Vals, Safien und das Misox. Das Lugnez nahm bedingt an. Mit 41 Ja, 22 Nein und zwei bedingt annehmenden Stimmen war die Vorlage somit genehmigt worden.²⁷

Offenbar hatte eine Mehrheit von Gerichten, die nicht an einer der beiden Kommerzialstrassen lag, überzeugt werden können, dass indirekt durch Mehr-einkünfte des Kantons dank des vermehrten Transits auch für sie Vorteile herausspringen würden. Einmütig fiel die Annahme der Vorlage durch die Gerichte der oberen Strasse aus, fast ebenso einstimmig aber auch die Ablehnung durch die an der unteren. Nicht zu unterschätzen sind auch die Ereignisse im August 1834, als ein Hochwasser im ganzen Kanton riesige Schäden anrichtete und auch die untere Strasse «an 72 Stellen auf halb- und ganzstündige Strecken»²⁸ unterbrach und sie für einige Wochen für Fuhrwerke unpassierbar machte. Der Bau einer ebenbürtigen Ausweichstrecke konnte also noch vermehrt als eine Notwendigkeit erscheinen.

4.3. Die Durchsetzung der freien Konkurrenz

Bald nach Erhalt des grossrätlichen Beschlusses betreffend einer Neuordnung des Transitwesens meldeten sich die ersten Porten der unteren Strasse und lehnten ihn mehr oder weniger scharf ab. Die Port Misox zum Beispiel schrieb: «il porto di Mesočo ordinò adunque *di non accettare* il decreto del Lodevolis. Gran Consiglio riguardante il amiglioramento del nostro transito.»²⁹ Der Abschied hatte dargelegt, wie entweder der Beschluss stillschweigend akzeptiert, oder aber «das Recht gegen den Kanton angezogen», d. h. Rekurs eingeleitet werden könne. Wie ein ausführliches Schreiben aus dem Rheinwald zeigt, waren die Porten weder zur einen noch zur anderen Alternative bereit.³⁰

²⁷ VGR Abschied (gedruckt), 9. 4. 1835, S. 9f.

²⁸ Pieth, Bündnergeschichte, S. 407.

²⁹ STAGR X 16 b, 30. 10. 1834.

³⁰ STAGR X 16 b, 2. 11. 1834.

Hier standen sich zwei Rechtsauffassungen gegenüber: Die Mehrheit des Grossen Rates war offenbar der Ansicht, dass das Transitwesen eine gesamtstaatliche Angelegenheit sei, zu der er verbindlich Beschlüsse fassen könne. Schon seit der kantonalen Mediationsverfassung von 1803 waren nur noch die vom Grossen Rat beschlossenen *Gesetze* dem obligatorischen Gemeindereferendum unterworfen.³¹ Hatten vorher auch Regierungs- und Verwaltungsbeschlüsse den Gerichtsgemeinden zur Abstimmung vorgelegt werden müssen, so konnte jetzt nur noch ein Rekurs solche Erlasse und Beschlüsse stoppen. Wie auch andere Porten dachte aber Rheinwald nicht daran, diesen Weg zu beschreiten. Es bestritt ja die Kompetenz des Grossen Rates, «über die Rechtsame einer ganzen Landschaft zu bestimmen». Folglich legte es keinen Rekurs ein, denn damit hätte es mindestens indirekt solche Befugnisse zugestanden.

Wegen dem Widerstand der unteren Strasse gegen die freie Konkurrenz wurde im April 1835 eine Sondersession des Grossen Rates einberufen. Die Porten forderte man per Mehrheitsbeschluss auf, sich innert eines Monats endgültig zu erklären, ansonsten werde am 1. Juli die Transitordnung endgültig eingeführt:

«Der Kleine Rath ist beauftragt und ermächtigt, nöthigenfalls *alle ihm zur Verfügung stehenden verfassungsmässigen Mittel* anzuwenden, die fragliche neue Transitordnung, nachdem obige Voraussetzung in Erfüllung gegangen sein wird, zu vollziehn und zu handhaben.»³²

Die Porten beharrten auf ihrem Standpunkt³³, und so trat die Transitordnung endgültig anfangs Juli in Kraft.

Nachdem die Porten sowohl Annahme als auch Rekurs verworfen hatten, konnte sich ihre Opposition (aus Sicht der Kantonsbehörden) nur noch auf illegale Weise artikulieren, nämlich in der Form von Obstruktion aller Art. Schon am 13. Juli 1835 klagte der Churer Speditionsstand beim Kleinen Rat:

«Die Vollziehung der neuen Transitordnung begegnet wie vorzusehen war bereits im Anfang *etwelche Schwierigkeiten*, die nur mit Ernst und Kraft beseitigt werden können. Die gesezliche Beschränkung des Fuhrgewerbes auf die Portensgenossen bewirkt, dass von diesen so zu sagen *keiner den Anfang zur Verladung nach der neuen Grundbestimmung* machen will, und daferne nicht durch eine durchgreiffende Verfügung vorgesehen wird, so sind wir bedroht, in den nächsten Tagen eine Waarenstockung zu haben.»³⁴

³¹ Vgl. Liver, Peter, Die Graubündner Kantonsverfassung des Jahres 1854, Chur 1954, S. 16.

³² VGR, Beschluss vom 7. 4. 1835, S. 53.

³³ Vgl. auch eine gemeinsame Erklärung von Schams, Misox, Rheinwald, Rhäzüns und Bonaduz, sowie von Cazis vom 3. 7. 1835, STAGR X 16 b.

³⁴ STAGR X 16 b, 13. 7. 1835.

Anfang September schicken vier Churer Speditionshäuser ein weiteres Hilfesuch:

«So muss man jetzt mit Bedauern bemerken, dass *einige der bisherigen Fuhrleute*, welche sich nun durch die neue Ordnung wegen ihrem persönlichen Misskredit, und nicht empfehlenden Eigenschaften, *ausgeschlossen sehen*, sich beygehen lassen, die wirklich jenem Einverständniss *Beygetretenen*, zu entmuthigen und durch Drohungen aller Art zu schrecken. Unter diesen ist namentlich ein gewisser Daniel Hosang von Thusis, welcher noch in jüngsten Tagen, im Hause eines der Beigetretenen (Herr Landamman Conradin Veraguth) in Thusis, sich unter unsäglichen Flüchen und Schwüren vermessen hat, die für die Eilfuhren accordirenden, *mit thätlichen Angriffen und Misshandlungen zu bedrohen*, mit dem Beysatze «wolle man ihn in den Sennhof (Gefängnis in Chur) thun, oder auch an den Galgen, so werden andere schon zu seiner Befreyung herbeieilen u. s. f.»³⁵

Diesem Schreiben liegt eine Kopie des entsprechenden Vertrages zwischen Speditoren und Fuhrleuten bei, leider ohne Datum und Unterschriften. Hier wird das, was oben «Rationalisierung des Warenverkehrs» genannt wurde, schon weitgehend verwirklicht. Noch gehören offenbar Pferde und Wagen meist dem Fuhrmann selbst, sie müssen aber bestimmte Auflagen erfüllen. Peinlich genau geregelt sind dann Ladungs- und Ablieferungstage, Frachtpreise, Auszahlungsort, Haftung der Fuhrleute, Kautions, Konfliktbewältigung etc etc. Am wichtigsten jedoch erscheint mir die gegenseitige exklusive Bindung: Die Speditoren übergeben die Eilgüter vorzugsweise den im Vertrag aufgeführten Fuhrleuten, diese verpflichten sich ihrerseits, die Ware der entsprechenden Spedition zuerst zu führen, und zwar das ganze Jahr hindurch. Es ist klar, dass gerade bei den Eilgütern eine möglichst weit gehende Sicherheit den Speditoren enorm wichtig war. Die Konditionen, die sie immer mehr in Prospekten darlegten, mussten so günstig und auch zuverlässig sein, dass die Konkurrenz an anderen Pässen in Schach gehalten werden konnte.

Die Fuhrleute nun, die kurz nach Einführung der freien Konkurrenz die Verträge betreffend der Eilfuhren unterzeichnet hatten, sahen sich bald einem wahren Spiessrutenlauf ausgesetzt.³⁶

Klagen führte auch ein Speditor aus Thusis:

«Der Unterzeichnete sieht sich in die sehr traurige und dringende Notwendigkeit versetzt, eilig im Namen der mit dem löbl. Speditionsstande einverstandenen Frachthalter Euer Weisheiten um Verwendung für genügende Satisfaction und Ent-

³⁵ ebda.

³⁶ ebda., 3. 10. 1835.

schädigung wegen der im *Rheinwald und Schams erlittenen Misshandlungen*, so wie noch vielmehr *um Schutz* gegen die für die Zukunft auf Leib, Leben und Fuhrwerk gemachten Drohungen zu bitten.»³⁷

Dann aber scheint die Opposition der Porten doch allmählich abgebröckelt zu sein. So erklärte die Landschaft Schams am 12. Oktober 1835, sie sei bereit, «nach den sich ergebenden Umständen, höherer Gewalt nachgebend», die Busse aufzuheben und der neuen Transitordnung keine Hindernisse mehr in den Weg zu legen.³⁸

Was genau diesen Sinneswandel herbeigeführt hat, ist unklar. Wichtig ist sicher die Tatsache, dass von vornherein von den Porten der oberen Strasse keine Hilfe zu erwarten war. Auch die Mehrzahl der Gerichtsgemeinden und des Grossen Rats, wie auch die kantonale Exekutive, befürworteten das System der freien Konkurrenz. Einzelne Talbewohner hatten schon Verträge mit den Speditoren abgeschlossen und waren von seiten des Kleinen Rates geschützt worden.

Andere Passgemeinden führten ihren aktiven oder auch passiven Widerstand vorerst noch fort:

«Aus dem beiliegenden Originalschreiben des Ingenieur Giudice vom 28ten vor. Mts. werden sie ersehen, auf welche schnöde Art die *im Dienst des Kantons stehenden Wegmacher und Ruttner von einigen Missoxer Einwohnern behandelt* worden sind. Wenn gleich, nach der Meinung des Herrn Giudice diese Leute ihren *Missmuth* über die *neuesten Fuhrverordnungen* und dem von diesem Port nicht selbst verschuldeten sparsamen Waarentransit hauptsächlich an unseren Arbeitern haben auslassen wollen und auf seine Ermahnungen und Beschwerden vor Obrigkeit sie in ihrem Beruf zu stören und zu beleidigen aufgehört haben; – so erachten wir dennoch, dass ein solches Betragen gegen unsere Angestellte, wozu . . . noch lebensgefährliche Drohungen kommen würden, schon des bösen Beispiels und besorglicher Wiederholungen desselben ungestraft nicht bleiben dürfe.»³⁹

Schliesslich erlahmte offenbar auch diese Art von Opposition, und die neue Transitordnung scheint sich praktisch doch durchgesetzt zu haben. Im Mai 1836 konnte es jedenfalls die «Bündner Zeitung» sich leisten, in einem Artikel über den «Leichenzug der sogenannten Portenrechte in Bünden» sich lustig zu machen:

«Die Zahl der Leichenbegleiter ist gross; man sieht dabei Männer aus fast allen, selbst den entlegensten Tälern Bündens, nächst den Portensgenossen aber am zahlreichsten die aus dem Oberland und Brettigäu: von den Speditoren ist, auffallend genug, ein einziger zugehen. Schwarze Trauerkleider tragen allein die Portensgenossen, alle

³⁷ ebda., 7. 10. 1835.

³⁸ ebda., 12. 10. 1835.

³⁹ STAGR VIII 10 m 11, 30. 3. 1836.

übrigen die buntfarbigsten Trachten und dem Speditor flattert ein Trikolorehalsband um seinen grauen Hut und auf allen Gesichtern – diejenigen der meisten Portensgenossen ausgenommen – ist Freude und Fröhlichkeit zu lesen.»⁴⁰

4.4. Vergleich: Der Gotthard

Der Bau einer für Fuhrwerke durchgehend fahrbaren Gotthardstrasse begann zwar schon 1820, war aber erst Mitte der dreissiger Jahre beendet.⁴¹ Wie schon erwähnt, war man in Uri von den Vorteilen einer Kunststrasse keineswegs überzeugt gewesen, man hatte «gewisse Befürchtungen um die Erhaltung seines Säumerstandes» gehegt.⁴² Ganz ähnlich wie in Graubünden führte die neue Strasse zu einem bedeutenden Absinken der Fuhrlöhne; Baumann spricht von einer Reduktion von ca. einem Drittel. Bereits hier dürfte eine Anzahl von nebenberuflich tätigen Säumern aufgrund der erhöhten Investitionskosten (Wagen, ein zweites Pferd etc.) ausgestiegen sein. In diese Zeit fallen auch die Bestrebungen, die freie Konkurrenz einzuführen. Waren es in Graubünden die Churer Speditoren, die am aktivsten in diese Richtung zu wirken suchten, kam diese Rolle am Gotthard «in erster Linie den unter dem Einfluss ihrer Grosshändel treibenden Hauptstädte stehenden Kantonen Basel und Luzern» zu.⁴³ Viel aktiver als etwa die Urner Passkommission wirkte dabei vor allem

«die Luzerner Handelskammer, die unermüdlich gegen Einrichtungen im Verkehrswesen opponierte, die den Handel erschweren. In zahlreichen Fällen vermochte sie die Entscheidungen ihrer Regierung nach ihrem Willen zu beeinflussen, und an beinahe jede Konkordatskonferenz wurde als Abgeordneter des Standes Luzern ein Mitglied der Handelskommission berufen. Dadurch wirkte die *Luzerner Handelskommission als treibende Kraft im Verkehrswesen des Gotthardpasses* und nicht nur als Hüterin des Fuhr- und Speditionswesens.»⁴⁴

Argumentiert wurde sinngemäss ganz ähnlich wie in Graubünden: Der Warentransit über den Gotthard sei im Abnehmen und bedroht. Auf anderen Pässen würde schneller, zuverlässiger und vor allem billiger geliefert. Hatten die Bündner Befürworter der freien Konkurrenz besonders die französischen und österreichischen Übergänge als Vorbilder hingestellt, aber auch nicht vergessen, auf den aufkommenden, weil erst im Bau befindlichen Gotthard hinzuweisen, so ist es hier umgekehrt vor allem der Splügen, der der gefährlich-

⁴⁰ BZ No. 37, 8. 5. 1836, S. 147.

⁴¹ Ich folge in diesem Abschnitt im wesentlichen Baumann, St. Gotthard.

⁴² ebda., S. 31.

⁴³ ebda., S. 85.

⁴⁴ ebda., S. 46.

ste Rivale sein soll. Und weiter: Die Schuld am mageren Transitanteil des Gotthards trügen die hohen Frachtkosten, die die Stationsfuhr künstlich hochhalte. Was als Abhilfe empfohlen wird, ist klar: die Einführung der freien Konkurrenz.

Basel und Luzern unternahmen einen ersten Vorstoss im Jahre 1823. Während sich das Tessin entgegenkommend zeigte,

«stiess man bei *Uri* auf entschiedenen Widerstand, vor allem wegen des einzuführenden freien Verfügungsrechtes der Speditoren und Kaufleute über ihre Waren. Uri hegte Befürchtungen um sein Sustrecht und um die gerechte Verteilung der Transportgüter unter die Fuhrleute und glaubte, dass die freie Konkurrenz die Frachtpreise für die Fuhrleute unerträglich tief herabdrücke.»⁴⁵

Erst 1832 beschloss der Urner Landrat die probeweise Einführung der Speditionsfreiheit. Sofort meldete sich Widerstand: Auf eine Petition von «VII Geschlechtern» hob die Landsgemeinde im Mai 1833 den Beschluss wieder auf. Der Landrat übte sich jedoch in Verzögerungstaktik. Sein neuer Antrag an die Landsgemeinde von 1834 wurde dann aber gutgeheissen:

«Die Urner, wohl einsehend, dass nur durch Einführung eines allgemeinen Transitsystems auf der ganzen Route *der immer mehr sich verlierende Transit* wieder gewonnen werden kann, wohlbedenkend, dass das gänzliche Verschwinden des Transits und die Erfolglosigkeit der so *vielen und grossen Opfer*, die allseits gebracht worden sind, der Widersetzlichkeit des Standes Uri zur Last geschrieben würde, mussten sich überzeugen, dass zur Verhütung jeder fernern schädlichen Verzögerung und zur Abwendung jedes gehässigen Vorwurfs es dem Falle angemessen sei, *für die Probezeit von drei Jahren dem Grundsatz der unbedingten freien Konkurrenz beizutreten* und den Landrat mit der Vollziehung und Leitung ab 1. Juli des Jahres 1834 zu beauftragen.»⁴⁶

Durch den faktischen Ausschluss von unabhängigen nebenberuflischen Fuhrleuten sollte es in der Folge allerdings nicht selten zu einem Mangel an Transportmitteln kommen. 1841 wurde sogar vorübergehend das Teilersystem während des Winters wieder eingeführt. Fast ebenso wichtig ist auch eine massive Reduktion der Transitzölle, die 1834 nach langem Feilschen im sogenannten Altdorfer Konkordat zustande kam.

Ganz allgemein fällt durchwegs auf, wie in der Innerschweiz die Bündner Pässe als Musterbeispiele für Effektivität und Billigkeit dargestellt wurden, und zwar auch schon, bevor dort die freie Konkurrenz eingeführt worden war. Weiss man, dass in Graubünden wieder die Zukunft der eigenen Übergänge in den schwärzesten Farben gemalt und alle anderen Routen, der Gotthard nicht

⁴⁵ ebda., S. 81.

⁴⁶ ebda., S. 82.

ausgenommen, als Vorbilder hingestellt wurden, so kommt man vom Eindruck nicht los, dass die jeweiligen Befürworter der freien Konkurrenz dieses Mittel ganz gezielt einsetzten, um die Zweifelnden wie auch die Anhänger einer traditionellen Fuhrordnung zu verunsichern und in die Defensive zu drängen.

Hatte das gesteigerte Kapitalbedürfnis schon eine Selektion unter den ehemaligen Säumern bewirkt, so setzte sich diese Entwicklung durch die Einführung der freien Konkurrenz weiter fort. Nun bekamen nur noch die Fuhrleute Arbeit, die den Speditoren genehm waren und, angesichts der ökonomischen Überlegenheit letzterer, deren Bedingungen weitgehend akzeptieren wollten, mussten oder konnten. Die Folge war eine

«Konzentration des Fuhrwesens in den Händen einer geringen Zahl von Fuhrleuten . . . In der Gemeinde Airolo beispielsweise beschäftigten sich im Jahre 1808 insgesamt 69 Einzel- und Familienunternehmen mit dem Säumen von Kaufmannswaren; im Jahre 1841 hingegen beteiligten sich nur noch 27 verschiedene Unternehmen, davon ein Viertel mit der Bezeichnung & Söhne, mit gesamthaft 35 Pferden und 38 Ochsen, oder *rund sechzig Prozent weniger als 1808 am Fuhrgewerbe.*»⁴⁷

«Versuchen wir für den Bezirk Leventina zwischen der Zählung von 1808 und derjenigen von 1841 einen Vergleich zu ziehen, so ergibt sich, dass 1841 rund drei Fünftel weniger Fuhrleute mit zusammen 33 Güterwagen und 98 Pferden zur gleichen Zeit viel mehr Waren zu transportieren vermochten als alle im Jahre 1808 gezählten 347 Saumtiere zusammen.»⁴⁸

Ein Expertenbericht aus dem Jahre 1844 über die Bereisung und Untersuchung der Gotthardstrasse führt aus:

«Im Kanton Tessin besitzen ein paar Häuser faktisch ein Fuhrmonopol, und zwischen den Speditoren von Bellinzona und Lugano und den Fuhrleuten besteht ein beinahe lebenspflichtiges Verhältnis.»⁴⁹

Damit wird klar, dass die «freie Konkurrenz» nicht notwendigerweise auch gleiche Möglichkeiten für alle schuf; das auf historische Vorrechte gegründete Monopol der Porten scheint praktisch vielmehr durch das auf finanzielle Überlegenheit gegründete Monopol der Speditoren und Fuhrunternehmer abgelöst worden zu sein.

5. Krisen

Bereits im Vorwort ist ein Autor zitiert worden, der für die Zeit bis zur Eröffnung der Gotthardbahn 1882 «einen breiten Wohlstand im Berglande»

⁴⁷ ebda., S. 93.

⁴⁸ ebda., S. 95.

⁴⁹ ebda., S. 75, Anm. 247.

festgestellt haben will, der begründet und genährt worden sei durch einen «blühenden internationalen Transit».¹ Gerade für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts und besonders für die beiden Täler Schams und Rheinwald, wo ja in jedem Falle die Bedeutung des Transitverkehrs speziell gross war, habe ich dies in einem derartig pauschalen Sinne bezweifelt. Einige Feststellungen scheinen diese Zweifel zu bestätigen:

Ein Vergleich der bündnerischen Auswanderung nach Übersee zeigt, dass zwischen 1821 und 1860 von den 14 Bezirken des Kantons der Bezirk Hinterrhein, gemessen am Bevölkerungsstand von 1850, an dritter Stelle steht. 254 Personen sind in diesem Zeitraum nach Brasilien, Australien und Nordamerika gezogen.²

Eine kantonale Armenstatistik aus dem Jahre 1840 führt den Bezirk Hinterrhein, der ja besonders vom Transitverkehr profitiert haben sollte, keineswegs als ein Gebiet mit auffallend wenig Armengenössigen auf. Bezirke wie Albula und Inn etwa, Gegenden ohne grossen Durchgangsverkehr, weisen, bezogen auf die Einwohnerzahl von 1835, bedeutend weniger Arme auf.³

Die Menge der durch den Kanton transportierten Fracht nahm nach dem Strassenbau tendenziell zu. Es war dies aber nicht ein kontinuierlicher Anstieg, sondern einer mit zahlreichen kleinen und grösseren, kürzeren und längeren Einbrüchen und Jahren mit sprunghaft zunehmender Warenmenge. Ein solcher Höhepunkt ist beispielsweise 1830/31 festzustellen, dann wieder 1846/47, möglicherweise im Zusammenhang mit der allgemeinen Ernährungskrise und vermehrten Getreidetransporten. Einen vorübergehenden Tiefpunkt bildeten die Jahre 1848 und 1849; man denkt an die politischen Wirren in dieser Zeit, die dem internationalen Transit- und Handelsverkehr kaum zuträglich gewesen sein dürften. Mitte der fünfziger Jahre wird dann ein neuer Höhepunkt erreicht: «Der Krimkrieg von 1854/56 brachte einen weiteren Zuwachs, weil die neutralen Mittelmeerhäfen vorgezogen wurden.»⁴ Auch die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Italien und Österreich 1859 sowie Österreich und Preussen 1866 sollten eine gewisse Zunahme bewirkt haben. Offenbar also war die Menge der transitierenden Güter extrem stark von der internationalen politischen Lage abhängig. Dies erklärt mindestens zum Teil die Tatsache, dass von einem Jahr zum anderen bis zu 50% mehr oder auch weniger Waren die Bündner Übergänge passieren konnten. Es ist offensichtlich, dass auch die

¹ Jenny, *Exposé*, S. 10.

² BM 1855, 11, S. 198 und BM 1860, 9, S. 143. Nach den Passregistern der Kantonal-Polizeidirektion.

³ STAGR XIV 12, 1839–1841, o. D.

⁴ Heimatbuch Schams, S. 321.

Erwerbsverhältnisse der vom Transitverkehr lebenden Talbewohner zu einem guten Teil davon abhingen. Der oben zitierte «blühende internationale Transit» ruhte also auf äusserst unstabilen und vor allem auch auf von Graubünden her kaum zu beeinflussenden Grundlagen. Die oft zitierte Zahl von 270 995 Zentnern (à 50 kg) im Jahre 1856, die über die Bündner Pässe transportiert wurden, stellen einen einsamen Höhepunkt dar, der auch nur annähernd im ganzen 19. Jahrhundert weder vorher noch nachher erreicht wurde.

In den Jahren 1848 und 1849 ist eine deutliche vorübergehende Abnahme der Transitmenge festzustellen. Im Zeitraum 1848–1850 verläuft auch die Bevölkerungsentwicklung anders als vor- und nachher: Strassengemeinden verlieren plötzlich an Einwohnern, vom Durchgangsverkehr unberührte Dörfer erleben einen einmaligen Bevölkerungsanstieg. Eine Gliederung der Anwesenden in bezug auf ihre Heimatverhältnisse zeigt zwischen 1848 und 1850 eine Entwicklung, die von der sonst beobachteten total abweicht: Die Zahl der Gemeindesbürger nahm zu, die der Nichtgemeindesbürger hingegen ab. Dieses Phänomen möchte ich so interpretieren, dass bei Krisenzeiten im Transitverkehr eine Reihe von Personen wieder in ihre bäuerlichen Heimatgemeinden zurückkehrten, die sie früher verlassen hatten, um an der Strasse im Tal Verdienst zu finden. Offenbar besteht also ein Zusammenhang zwischen Bevölkerungsvorgang und Wirtschaftsprozess, der im Schams und Rheinwald zu einem guten Teil vom Transitverkehr abhing.

Dieser Zusammenhang scheint auch in bezug auf die Auswanderung zu beobachten zu sein. Auffällig ist, dass in den meisten Bezirken Graubündens 1846 und 1847 am meisten Leute nach Übersee auswanderten, wohl im Zusammenhang mit dem Missraten der Kartoffelernte und der nachfolgenden Ernährungskrise. Wie aus der Antwort des Amtslandammanns auf eine diesbezügliche Anfrage des Kleinen Rats hervorgeht, scheint zumindest das Rheinwald nichts davon gespürt zu haben.⁵ Vielmehr ist die Zahl der Auswanderer im Bezirk Hinterrhein 1848 und 1849, also zu einem Zeitpunkt, wo der Transitverkehr vorübergehend stark abgenommen hat, viel grösser. Ähnlich sieht es im Bezirk Imboden aus, der auch an der unteren Strasse liegt.⁶ Es ist wichtig zu betonen, dass solche Krisenzeiten periodisch auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorkamen, also lange bevor die Alpenbahnen den Transitverkehr über die Bündner Pässe gänzlich zum Erliegen brachten. Vor allem für die im Transitverkehr Tätigen dürften sich die Erwerbsverhältnisse dann nicht selten so verschlechtert haben, dass besonders diejenigen, die kein Erspartes

⁵ KAS BB 33b, 27. 2. 1847.

⁶ BM 1855 und 1860, ebda.

besassen und auch über keinen Rückhalt in der Landwirtschaft verfügten, oft nur die Auswanderung übrigblieb. Bickel stellt für die ganze Schweiz fest, wie mit dem Beginn des letzten Jahrhunderts, bedingt auch durch das Aufhören des Reislaufens, «die Siedlungsauswanderung in überseeische Länder nun die vorherrschende Form der Beseitigung des Bevölkerungsüberschusses und der Bekämpfung des individuellen und gemeindlichen Pauperismus» wurde.⁷ Problematisch war dabei oft die Beschaffung des Reisegeldes:

«Man wird beobachtet haben, dass hierzuland meistens nur die etwas bemittelte Klasse der Heimath den Rücken kehrt, während die Taglöhner, armen Bauern und Handwerker unabänderlich an ihre Scholle gefesselt bleiben, ohne selbst jemals eine Aussicht auf Unabhängigkeit und Besitz erlangen zu können, weil ihnen die dazu erforderlichen Mittel fehlen, und der Lohn oft kaum zureicht, ihrer Familien Leben zu fristen.»⁸

Bei den im folgenden erwähnten Auswanderern aus Andeer in den Jahren 1848 und 1849 handelt es sich denn auch grösstenteils um arme Gemeinsbürger, die das Reisegeld nur durch Hilfe ihrer Heimatgemeinde, die ja für ihr Wohlergehen verantwortlich war, aufbringen konnten:

«Die Zahl der im Frühjahr 1849 in verschiedenen Gruppen ausgewanderten Personen lässt sich nicht mit Bestimmtheit ermitteln. In den Genuss der *öffentlichen Beihilfe* gelangten 30–40 Personen: dazu muss noch eine *gewisse Zahl von Beisässen und anderen Mitläufern* aus den benachbarten Dörfern gerechnet werden . . . Jeder Auswanderer sollte in den Genuss einer Unterstützung gelangen, wobei dieselbe entsprechend den Vermögensverhältnissen der Bezugsberechtigten gestaffelt war. Unbemittelte Personen erhielten einschliesslich Kinder je 130 Gulden. Da die Gemeinde nicht über die nötigen flüssigen Mittel verfügte, sah sie sich veranlasst, bei auswärtigen Geldgebern einen Kredit aufzunehmen. Insgesamt verausgabte die Gemeinde die Summe von 5000 Gulden zur Unterstützung der Auswanderung im Jahre 1849.»⁹

Einige dieser Auswanderer sind namentlich bekannt. Hier nun können zufälligerweise Angaben aus der Volkszählung von 1850 weitere, detaillierte Hinweise geben.

Ähnlich wie für die Einwanderung bei der Erhebung von 1848 wurde 1850 mittels der Tabelle B («Verzeichnis der ausserhalb der Schweiz Abwesenden der Pfarr-Gemeinde . . . Bezirk . . . ») der Versuch zu einer Statistik betreffend Zahl und Zeitpunkt der Auswanderung gemacht. Allerdings konnten auf diese Weise nur die ins Ausland abgewanderten Gemeinsbürger erfasst werden.¹⁰

⁷ Bickel, Bevölkerungsgeschichte, S. 161.

⁸ «Etwas über die Versorgung unserer Armen durch das Mittel einer geregelten Auswanderung und über das Auswanderungswesen im Allgemeinen», BM 1854, S. 237.

⁹ Heimatbuch Schams, S. 199.

¹⁰ STAGR CB IV 40, VZ 1850, Tabelle B.

Überdies erschweren ein paar Mängel eine solche Auswertung beträchtlich. Einmal sind sicher, je weiter das Auswanderungsdatum zurückliegt, kaum alle Emigrierten erfasst. Umgekehrt sind im Ausland geborene Kinder, dort eingehiratete Ehepartner, die ja selbst nicht ausgewandert sind, von den wirklichen Emigranten zu unterscheiden. Das ist jedoch, da bei allen Familienmitgliedern normalerweise als Auswanderungsjahr das des Familienvorstandes angegeben wird, kaum möglich. Eine grössere Genauigkeit dürfte eine Aufstellung nur für die letzten fünf Jahre 1845–50 beanspruchen. Die Anzahl der in diesem Zeitraum im Ausland Geborenen oder eingehirateten Familienmitglieder, von denen die Bündner Heimatgemeinde nicht einmal notwendigerweise etwas erfuhr, ist sicher minim. Direkt als solches erkennen konnte ich kein einziges.

Demnach sind zwischen 1845 und dem 1. März 1850 aus dem Schams und Rheinwald 118 Personen, die in einem der beiden Täler verbürgert waren, ins Ausland gezogen. Nicht erfasst sind in der ganzen Statistik leider alle Nichtgemeinsbürger, die Bei- und Hintersässen also. Der allergrösste Teil der Auswanderer stammt aus den Strassengemeinden, vor allem aus Splügen, Sufers, Nufenen und Andeer. Allein 89 verliessen ihre Heimat 1848 oder 1849. Die Vermutung, es habe sich in diesen zwei Jahren vorwiegend um Leute gehandelt, die im Verkehrswesen tätig gewesen waren und durch die starke Transiteinbussse in diesen zwei Jahren um ihren Verdienst gekommen waren, kann leider nicht nachgeprüft werden. Berufsangaben finden sich nur in der Volkszählung von 1850 bei der anwesenden Bevölkerung, während bei den Ausgewanderten eine solche meist fehlte.

Auch vor dem Bau der Alpenbahnen ab Mitte der sechziger Jahre erlebte der Bündner Passverkehr des 19. Jahrhunderts nicht selten grössere oder kleinere Einbrüche. Relativ viele Auswanderer und Arme in Schams und Rheinwald beweisen, dass die Existenz einer Durchgangsroute allein noch kein Garant für wirtschaftliches Wohlergehen aller Bewohner war.

«Die vielfach verbreitete Ansicht, dass die Auswanderung nach Amerika wegen des Zusammenbruchs unseres Transitverkehrs infolge der Eröffnung der Gotthardbahn verursacht worden sei, ist nur die halbe Wahrheit . . . Kam der Transitverkehr aus irgend einem Grunde ins Stocken . . . , so traten Krisen ein, die ebenfalls viele zur Auswanderung veranlassten.»¹¹

Es ist am Beispiel der Jahre 1848/49 das Zusammentreffen von Transitannahme, Bevölkerungsrückgang und Auswanderung gezeigt worden. Nicht immer ist ein solcher Zusammenhang so ins Auge springend. Auch im Jahre 1854,

¹¹ Heimatbuch Schams, S. 184, 193.

also zur Zeit des grössten Transitaufkommens, wanderte eine ganze Anzahl von Personen aus Schams und Rheinwald nach Nord- und Südamerika aus. Von zwei Familien aus Zillis und Lohn, deren Reisekosten von der Bürgergemeinde getragen wurden, sind die Namen bekannt.¹²

Aus den Originalbogen der Volkszählung von 1850 ist ersichtlich, dass es sich bei den Familienvorstehern um einen Schuhmacher bzw. einen Taglöhner handelte, beide ohne Grundbesitz. Es ist klar, dass Familien ohne Abstützung auf die Landwirtschaft, wenn sie einmal in eine wirtschaftliche Notlage gerieten, eine solche, zumal ohne Ersparnisse, weniger gut überbrücken konnten. Eine Auswanderung als oft einzigen Ausweg unterstützten nicht selten die Bürgergemeinden, die sich damit ihre kostspieligen Armengenössigen bequem vom Hals schafften. In Andeer erklärten laut Protokoll der Gemeindsbürgerversammlung vom 19. März 1854 36 Gemeindebürger mit insgesamt 14 Familienangehörigen ihre Absicht, nach Amerika auszuwandern, und stellten Antrag auf eine Unterstützung von Seiten der Gemeinde. 18 Gemeindsbürgern mit insgesamt 8 Familienangehörigen wurde schliesslich eine solche zugesprochen unter der Bedingung, schon vor Ende Juni des gleichen Jahres die Gemeinde nach Übersee zu verlassen. Bei diesen Leuten handelte es sich (wieder laut den Ergebnissen der Volkszählung von 1850) weniger um Landwirte oder Fuhrleute, sondern vielmehr grösstenteils um Handwerker und Taglöhner.¹³

«Dass im Rheinwald und besonders in Splügen *um 1860 nur vordergründig eine wirtschaftliche Blüte herrschte*, deren Grundlagen extrem instabil waren, zeigt nicht nur die Bevölkerungsstatistik. Aufzeichnungen in den Büchern der Kirchgemeinde Splügen erwähnen in den Jahren zwischen 1850 und 1870 53 Familien, die wegzogen; acht von ihnen wagten den Sprung in die neue Welt, nach Amerika. Diese hohe Auswanderungsquote erscheint im beobachteten Zeitraum erstaunlich, handelt es sich doch um die Jahre mit dem grössten Verkehrsaufkommen im Rheinwald.»¹⁴

6. Schlusswort

Wie änderten sich Lebensbedingungen und -verhältnisse für die Einwohner von Schams und Rheinwald in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, speziell unter dem Einfluss der Verkehrserneuerung vom Saum- und Fahrverkehr und der nachfolgenden Eliminierung der Portenorganisation, lautete die zu Beginn der Arbeit gestellte Frage.

¹² STAGR IV 31 c, 1854–1862.

¹³ GA Andeer, Protokolle der Gemeindsbürgerversammlungen vom 12. 3., 19. 3., 7. 5. und 12. 5. 1854.

¹⁴ Leuzinger, Heinrich, Beiträge zur Kulturlandschafts-Geschichte von Splügen, Diss. Zürich 1975, S. 95.

Die Umstellung vom Saum- zum Fahrverkehr ist eine *Verkehrserneuerung* genannt worden. Eine gesteigerte Transportleistung konnte nun mit verminderter Arbeitsaufwand erbracht werden. Damit wurden Arbeitskräfte im Fuhrwesen freigesetzt. In die gleiche Richtung wirkte die Einführung der freien Konkurrenz, indem sie durch Aufhebung des Rodzwangs die dem Speditoren nicht genehmen Fuhrleute brotlos machte und zu einer weiteren Reduzierung des Fuhrlohns führte. Entweder gelang nun den *ehemaligen* Säumern und Fuhrleuten ein Berufswechsel an Ort und Stelle, oder aber sie sahen sich, vor allem wenn sie ohne Erspartes oder anderweitige Unterstützung dastanden, sehr bald zur Auswanderung gezwungen. Es ist oben die klare Bevölkerungszunahme in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgezeigt worden. Die ehemals im Warentransport Beschäftigten haben also offenbar einen anderen Broterwerb (wenn nicht im gleichen Dorf, so doch im gleichen Tal) gefunden. Dies muss sich zwangsläufig in einer fühlbaren Veränderung der Berufsstruktur niederschlagen.

Ein Vergleich mit der Zeit um 1800 ist allerdings wegen fehlenden Angaben nur zum Teil möglich. Immerhin ist eine klare Abnahme der Zahl von Fuhrleuten festzustellen; weniger Fuhrleute arbeiteten jetzt immer mehr nur noch in den zwei Zentren des Transitverkehrs, in Andeer und Splügen; sie taten dies vermehrt hauptberuflich und besassen vermutlich nur noch selten eigene Wagen und Pferde. Demgegenüber waren beim Personen- und Postverkehr sowie beim Strassenunterhalt vor allem durch den Bau des Fahrwegs vermehrte Arbeitsgelegenheiten vorhanden. Ebenso fanden mehr Handwerker ihr Auskommen, wie auch das Gastgewerbe und eventuell der Import- und Exporthandel profitierten.

Ganz anders bei der *Verkehrsverlagerung* von der Splügen- und Bernhardinstrasse auf die Gotthardbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Ein Berufswechsel im Tale selbst war nur noch in Richtung Landwirtschaft möglich. Blieb dieser Ausweg verschlossen, kam oft allein noch die Auswanderung in Frage. Allerdings, und dies kann auch heute noch für die Befürworter einer Ostalpenbahn gelten, beweist die relativ hohe Zahl von Auswanderern und Armengenössigen schon zur Zeit des grössten Transitaufkommens, dass die Existenz einer Durchgangsroute allein noch kein Garant für das wirtschaftliche Wohlergehen aller Anwohner ist.

7. Verwendete Abkürzungen

BM	Bündner Monatsblatt
BVB	Bündner Volksblatt
BZ	Bündner Zeitung
GA	Gemeinearchiv
KAS	Kreisarchiv Schams
LAR	Landschaftsarchiv Rheinwald
NS	Neuer Sammler
STAGR	Staatsarchiv Graubünden
VGR	Verhandlungen des Grossen Rates
VZ	Volkszählungen

8. Bibliographie

Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv Graubünden, Chur

Akten

- IV 31c Auswanderung nach verschiedenen Ländern
VIII 10m Strassen und Strassenzüge A-Z
11. Italienische Strasse: Chur-Thusis-Splügen-San Bernardino 1803-
X 6s 1 Viehzählung 1835-1876
X 16b Transit 1803-1880
XIV 12 Armenstatistik 1839-

Bücher

- CB II 935-947, CB III 333-337, Grossratsprotokolle (zit. VGR)
CB III 162, 163, Kantonszölle, Hauptbuch 1818-1827, 1838-1850
CB IV 13-44, Volkszählungen 1835-1850
CB V 3/20, Kleinratsprotokoll 1817

Archiv Simonett und v. Marchion, A Sp III 8a

Gemeinearchiv Andeer

Kreisarchiv Schams, Zillis

Landschaftsarchiv Rheinwald, Nufenen.

Gedruckte Quellen

Ein Beitrag zur Kenntnis bündnerischer Zustände, Chur 1849.

Bericht über das Strassenwesen in Graubünden 1876, Bern 1876.

Beschreibung der Gemeinde Splügen im Rheinwald, in: Neuer Sammler 1809, S. 117ff.

Bündner Zeitung

Bündner Volksblatt

Conradi (Conrad), M., Geschichte und Gedichte über das Schamserthal, Como 1824.

Gespräch zwischen einigen Landsleuten über die Anlegung einer neuen Strasse von Chur nach Bellenz, o.O. 1818.

- Konrad, Matthäus (Conrad, Mattli), Beschreibung des Schamserthales, in: *Neuer Sammler* 1808, S. 53ff., 97ff., 131ff., 343ff.
- Der *Neuer Sammler*, ein gemeinnütziges Archiv für Graubünden, Chur 1804ff.
- Reglement für die Strassenarbeiten auf der neuen Bernhardiner Kunststrasse, Chur 1824.
- v. Tscharner, J. F., Über das Transitwesen in Graubünden, in: *Neuer Sammler* 1807, S. 305ff.
- Ein Wort über das Projekt einer fahrbaren Strasse über den Bernhardiner Berg, o.O. 1818.

Darstellungen

- Baumann, Max, Stilli. Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung, Zürich 1977.
- Baumann, Werner, Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn, Diss. Zürich 1954.
- Bener, G., Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden, Chur 1908.
- Bernhard, H., A. Koller und Ch. Caflisch, Studien zur Gebirgsentvölkerung. Beiträge zur Agrargeographie, hg. v. H. Bernhard, Bern 1928.
- Bickel, W., Bevölkerungsgeschichte und Bevölkerungspolitik der Schweiz, Zürich 1947.
- Bielmann, Jürg, Die Lebensverhältnisse im Urnerland während des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts, Basel und Stuttgart 1972.
- Blanchard, Marcel, *Les Routes des Alpes Occidentales à l'Epoque Napoléonienne (1796–1815)*, Grenoble 1920.
- Börlin, G., Transportverbände und Transportrechte der Schweiz im Mittelalter, Zürich 1896.
- Buc, Stephan, Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens. Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert, Chur 1917.
- Bündner Monatsblatt, Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Heimat- und Volkskunde, Chur 1850ff.
- Bumann, Peter, Der Verkehr am Simplon, Visp 1974.
- Domenig, Rageth, Zur Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden, Chur 1919.
- Heimatbuch Schams/Cudasch da Schons, Hg. Benedict Mani. Chur 1958.
- Hunger, Robert, Gedanken zu Verkehr und Kultur am Transitweg über den St. Bernhardin, in: *Rätia*, 1. Jg. 1937/38.
- Issler, P., Geschichte der Walserkolonie Rheinwald, Zürich 1935.
- Jecklin, C., Die ersten Volkszählungen in Graubünden, SA. a.d. Zeitschr. f. schw. Statistik, 38. Jg. 1902.
- Jecklin, F., Die Volksabstimmungen des Kantons Graubünden von 1803 bis 1847, in: Bündner Monatsblatt 1921, S. 129ff., 174ff., 306ff.
- Jenny, Rudolf, Graubündens Passstrassen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses. Historisches Exposé zum Gutachten der Schw. Vereinigung für Landesplanung über den Bau des Strassentunnels durch den St. Bernhardin, Chur 1963.
- Juvalta, Guolf, Untersuchungen zur temporären Auswanderung aus dem Engadin in ihrem sozialgeschichtlichen Rahmen 1780–1850, Lizentiatsarbeit Zürich 1973, Msc.
- Kocka, Jürgen, Theorien in der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Vorschläge zur historischen Schichtungsanalyse, in: Geschichte und Gesellschaft, Jg. 1. 1975, S. 9ff.
- Lechner, Ernst, Thusis und die Hinterrheintäler, Chur 1897.
- Lenggenhager, Jakob, Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens, mit besonderer Berücksichtigung des Postwesens, Thusis 1911.
- Liver, Peter, Die staatliche Entwicklung im alten Graubünden, in: Abhandlungen zur Rechtsgeschichte, Chur 1970, S. 320ff.
- Liver, Peter, Philipp Hössli, in: Bedeutende Bündner aus fünf Jahrhunderten, Bd. II, Chur 1970, S. iff.

- Mackenroth, Gerhard, Bevölkerungslehre, Berlin/Göttingen/Heidelberg 1953.
- Oswald, Werner, Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald, Thusis 1931.
- Pappa, Christian, Neuere Verkehrsgeschichte der Viamala, in: Heimatbuch Thusis–Viamala, Thusis 1973.
- Pfister, Herrmann, Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit, Chur 1913.
- Pieth, Friedrich, Bündnergeschichte, Chur 1945
- Schulte, A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Leipzig 1900.
- v. Sprecher, Johann Andreas, Kulturgeschichte der Drei Bünde, bearbeitet und herausgegeben von Dr. Rudolf Jenny, erweiterte Auflage der Neuedition von 1951, Chur 1976.
- v. Sprecher, Johann Andreas, Über die bündnerischen Portensrechte, in: Bündner Monatsblatt 1898, S. 241ff.
- Trepp, Ruedi, Gemeindeautonomie und interkommunale Zusammenarbeit im Kanton Graubünden unter besonderer Berücksichtigung der Regionen Heinzenberg-Domleschg und Hinterrhein, Diss. St. Gallen, Thusis 1975.
- Wanner, Kurt (Hg.), Splügen – ein Dorf – ein Pass – eine Landschaft, Splügen 1972.
- Zang, G. (Hg.), Provinzialisierung einer Region. Regionale Unterentwicklung und liberale Politik in der Stadt und im Kreis Konstanz im 19. Jahrhundert. Mit Beiträgen von D. Bellmann, W. Hein, H. Siefken, W. Trepp und G. Zang, 2 Teile, Konstanz 1977.
- Zapf, Wolfgang, Theorien des sozialen Wandels, Köln/Berlin 1969.
- Zimpel, H. C., Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft, Gauting 1958.