

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: Zur Arbeit reiten : Ratsherren auf dem Weg zur Sitzung, 16.-18. Jahrhundert

Autor: Würgler, Andreas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871750>

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: 08.01.2026

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

Andreas Würgler

Zur Arbeit reiten

Ratsherren auf dem Weg zur Sitzung, 16.–18. Jahrhundert

Angesichts der täglichen Erfahrung, dass in der postindustriellen Konsum- und Dienstleistungsgesellschaft Europas die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz enorme Massen von Pendlern und die damit verbundenen Verkehrs- und Umweltprobleme generiert, geht man nur allzu gerne davon aus, es sei in der Vormoderne anders gewesen, weil die lokal orientierte Wirtschaftsform des ganzen Hauses sich als Produktions- und Konsumptionseinheit darstellte und somit das Problem der langen Arbeitswege nicht kannte. Bei den vielen Diskussionen über die Brauchbarkeit des Konzeptes vom ganzen Haus¹ und über die einmutive Bedeutung des Marktgeschehens spielte das Thema des Arbeitswegs in der vorindustriellen Welt keine Rolle.² Auch in der intensivierten Erforschung des Reisens und des Verkehrs scheint der Arbeitsweg als Thema hinter den verschiedenen Reiseformen (Handelsreise, Bildungsreise, Walz, Fuhrwesen) und Verkehrssystemen (Flüsse, Kanäle, Chausseen, Post) zu verschwinden.³ Immerhin kennt man verschiedene Formen der Arbeitsmigration wie etwa die seminomadische Wirtschaftsweise in einigen Bergregionen, die Züge der ErntearbeiterInnen (SchwabengängerInnen), die Marktreisen der Bauern und die Messefahrten der Kaufleute, die Gänge der Boten und Kolporteurs sowie den Reislauf der Söldner, die aber kaum unter verkehrsgeschichtlichem Aspekt untersucht wurden.⁴

Daher wählt der vorliegende Beitrag einen anders gelagerten Zugang zum Thema, indem eine ausgewählte Personengruppe, nämlich die Politiker, auf ihrem Weg zur Arbeit begleitet wird. Im eidgenössischen Rahmen waren spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Politiker in der Regel Ratsherren, also Mitglieder der Ratsgremien in den Stadt- oder Landsgemeindekantonen. Zunächst soll das Spektrum der Anlässe skizziert werden, die aus Ratsherren Verkehrsteilnehmer machten. Dann steht ein spezieller Arbeitsweg im Fokus, nämlich der Ritt eidgenössischer Ratsherren «über das Gebirge» ins Tessin. Anschliessend werden am Tessiner und an weiteren Beispielen Aspekte wie die Routenwahl, der Kunststrassenbau, die Bagage und verschiedene Begegnungen behandelt, welche die Ratsherren

auf dem Weg erleben konnten. Diese Vorgehensweise bietet einen unüblichen Zugang sowohl zur Verkehrsgeschichte der Schweiz bzw. des Tessins als auch zur Sozialgeschichte der eidgenössischen politischen Eliten und verspricht gerade deswegen neue Einsichten.

Ausreiten im Amt: Anlässe

Für die Ratsherren der Städte boten sich in der Frühen Neuzeit vielfältige Anlässe, das Pferd zu satteln und dienstliche Pflichten wahrzunehmen. Ohne reiten zu können bzw. ohne Pferd wäre das Regieren in den Stadtstaaten der Eidgenossenschaft nicht möglich gewesen. Daher gehörte es z. B. in Bern seit dem 15. Jahrhundert zu den Voraussetzungen für die Wahl in den Kleinen oder Täglichen Rat, ein Pferd zu besitzen.⁵ Zwar brauchte ein Ratsherr sein Pferd nicht, um die täglichen Ratsversammlungen zu besuchen. Innerhalb der Stadt ging man wohl zu Fuss. Doch damit war aber nur ein Teil der Arbeit erledigt. War der Kleinrat zudem Vogt oder Verwalter einer Landvogtei, so gab es mannigfache Termine, die auf dem Land angesetzt waren. Dazu gehörten Gerichtsverhandlungen, Schlichtungsaktionen, Augenscheintermine, Besichtigungen, Rechnungslegungen, Huldigungen, Amtseinführungen etc.

Viel länger als nur ein, zwei Tage dauerten die Ritte zu Treffen, die ausserhalb der stadtnahen Gebiete lagen, seien es Treffen mit Vertretern der umliegenden Herrschaften, mit denen es Grenz- und Nachbarschaftsfragen zu klären galt, seien es die mehr oder weniger regelmässigen Tagsatzungen und Konferenzen der eidgenössischen Orte. Hier konnten sich ein Ritt und der dazugehörende Aufenthalt schnell auf vier bis acht und mehr Wochen summieren, wovon die reine Reisezeit bald eine halbe, bald zwei Wochen betragen konnte: Im 16./17. Jahrhundert brauchten die Berner Ratsherren zu Pferd zwei Tage nach Luzern, Zürich oder Basel⁶ und sechs bis sieben Tage ins Tessin oder nach Genf.⁷

Im Leben vielbeschäftigter Ratsherren konnten solche Ausflüge zu einem Reisemarathon werden. Der ehemalige Maler, dann Schriftsteller und vor allem Politiker Niklaus Manuel z. B. war 1528 als Berner Kleinrat in Sachen Reformation auf wichtigen Gesandtschaften in der Eidgenossenschaft und im neugläubigen Umland – vor allem Strassburg – unterwegs. Von den neun Monaten von April bis Dezember 1528 verbrachte er zwei Monate auf seiner Landvogtei Erlach am Bielersee, dagegen sieben Monate auf Gesandtschaftsreisen.⁸ Auch im 17. Jahrhundert, als längst nicht mehr so viele eidgenössische Versammlungen stattfanden wie bis zur Reformationszeit, dürfte ein Ratsherr wie Franz Ludwig von Erlach (1575–1651) in intensiven Sitzungsphasen gut und gerne zwei bis drei Monate pro Jahr im Sattel bzw. auf diversen eidgenössischen Sitzungen verbracht haben. Diese Beanspruchung

durch die Gesandtschaftstätigkeit führte zwangsläufig zu vielen Absenzen von den täglichen Sitzungen des Kleinen Rats.⁹

Noch länger dauerten die diplomatischen Reisen an die Höfe fremder Mächte. Selbst wenn der Ritt nach Paris je nach gewählter Strecke in rund zwei bis drei Wochen zu bewältigen war, so erstreckten sich die dazugehörigen Verhandlungen mitunter über mehrere Monate – sechs Monate waren es 1634/35 und eineinhalb Monate allein für die Beschwörung des Bündnisses von 1663.¹⁰

Für den Basler Kaufmann und Ratsherrn Andreas Ryff kamen Reisen im Auftrag der Stadt ins städtische Umland, in die Eidgenossenschaft und in benachbarte Länder zu seinem beruflichen Reisepensum hinzu, besuchte er doch als Textilkaufmann und Bergbauunternehmer jährlich die Messen in Zurzach, Strassburg und Frankfurt – um nur die wichtigsten zu nennen. Daher ist es nicht übertrieben, wenn er im Alter von rund 50 Jahren bilanzierte, «daß ich iner 25 joren nyt vyl anheimisch gwesen bin, [...] doch jederzeith uff den strossen».¹¹ Mit der Reise ins Tessin soll nun eine der vielen Routen ausführlicher beschrieben werden, die auch Ryff mehrfach benutzte.

Der Ritt «änet Gebirgs»

Wenn Ratsherren aus Bern, Basel, Freiburg oder anderen Städte- und Länderorten in der Frühen Neuzeit über den Gotthard oder, wie man in der Frühneuzeit sagte, «änet Gebirgs»¹² ritten, dann in der Regel, um die Jahresrechnungen der Gemeinen Herrschaften abzunehmen. Dazu begaben sich die Ratsherren zunächst nach Lugano, wo sie als eidgenössisches Syndikat die Rechnungen der Vogteien Lugano und Mendrisio kontrollierten, dann nach Locarno, wo diejenigen der Vogteien Locarno und Valle Maggia an der Reihe waren. In den insgesamt rund vier Wochen, während derer die Ratsherren im Tessin weilten, pflegten sie auch Ausflüge zu den Sehenswürdigkeiten zu machen.

Die Wahl der Route für die Hinreise war im 16. und 17. Jahrhundert offensichtlich relativ konstant. Im Gegensatz zu den Söldnern, die am Ende des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts zu Tausenden über den Grimsel- und den Griespass oder über die Gemmi und den Simplon oder gar den Grossen St. Bernhard nach Italien gezogen waren,¹³ wählten die Syndizi den Gotthard. Er war nicht nur bequemer, sondern lag auch beidseitig auf eidgenössischem Gebiet.

Die Route führte zu Pferd von Bern über Burgdorf, Huttwil, Willisau und Werthenstein nach Luzern. Dort stiegen sie ins Schiff und liessen sich über den Vierwaldstättersee bis Flüelen segeln und rudern. Von Flüelen ritten sie zu Pferd – oder gingen wenn nötig zu Fuss – über den Gotthard nach Airolo und Bellinzona sowie über den Monte Ceneri bis Lugano. Die Übernachtungsstationen waren ebenfalls recht konstant in Huttwil und Luzern. Nach der Schiffsstrecke konnten sie da-

gegen variieren zwischen Flüelen oder Altdorf, Wassen oder Hospental, Dazio Grande und Faido, im Clösterli (Biasca) und Bellinzona. Das hing davon ab, wie weit die Reisenden am entsprechenden Tag bei den jeweiligen Wetter- und auf dem See auch den Windverhältnissen kamen, ob ein Zwischenhalt beim Schmied oder Sattler nötig war, wen sie zum Mittagessen trafen und wie viele Ehrentrunke ihnen offeriert wurden etc. So reisten die Berner Syndizi (meist mit ihren Kollegen aus Freiburg) Abraham Stürler 1595, Franz Güder 1596, Wolfgang Michel 1599, Franz Ludwig von Erlach 1613, Simeon Wurstenberger 1625¹⁴ oder Emmanuel von Graffenried 1682¹⁵ und Daniel Engel 1706,¹⁶ und ab Uri mit ihnen die Basler wie etwa Andreas Ryff 1593 und 1599 oder Hans Jakob Faesch 1682. Der Basler Gesandte 1706 hingegen reiste schon ab Luzern mit dem Berner. Auf der Strecke Bern–Lugano legten die Ratsherren 74% des Weges im Sattel, 15% zu Fuss und 11% im Schiff zurück.¹⁷

Welche Rolle spielte – abgesehen von der Routenwahl – die Verbesserung der Straßen und Wege für die Syndizi? Längere Kommentare darf man in den Rechnungen nicht erwarten, wohl aber kann man solche in den selteneren Reisebeschreibungen der Syndizi finden.

Der schon erwähnte Basler Kaufmann und Syndikus Andreas Ryff war 1593 und 1599 als Gesandter seiner Stadt ins Tessin unterwegs. Er müsste also die 1595¹⁸ neu in Stein erbaute Teufelsbrücke bemerkt haben, welche die ältere aus Holz ersetzte. In seinen Reisnotizen fand sie allerdings keinen Widerhall. Nüchtern und effizient wie er war, notierte er lediglich die Reisezeiten und verwies für die Wegbeschreibung auf eine frühere Reise, die ihn wohl als Privatmann 1587 über den Gotthard geführt hatte.¹⁹ Über die Teufelsbrücke schrieb er, «keiner ist so manlich, ders nie gesechen [...], der nit erschrecke und sich dorab nit etwas entsetze, sonderlich diewyl keine länen oder nebenwend doran sind». Dass die Brücke keine Geländer aufwies, erklärte Ryff damit, dass auch das Brenn- und Bauholz für das Urserental über diese Brücke geführt werden musste, was mit Geländern nicht möglich gewesen wäre.²⁰ Sein Basler Kollege Hans Jakob Faesch, der 1682 die Teufelsbrücke passierte, hielt nur summarisch fest, «ist ein praecipitum [Abgrund], erbärmliche Bruckh und ein Klufft nach der andern». Und selbst wenn der Weg gepflastert ist, bleibt das Reiten mühsam, musste er doch «langsam, auch erbärmlich genug, über die gepflasterte Stein stotzig hienunter reithen».²¹

Reiten und Fahren: Die Chausseen

Die grösste Veränderung der Reiseroute erfolgte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf der Strecke Bern–Luzern. Sie war eine Folge der neu angelegten Kunststrassen oder *Chausseen*. Der zentral über die Staatskasse und lokal über Gemeinwerk,

also von den Gemeindemitgliedern zu leistende «Fronarbeit», finanzierte Bau der neuen Berner Kunststrasse Richtung Osten, um die es hier geht, wurde 1753–1764 von Bern bis Murgenthal fertiggestellt.²² Das Luzerner Teilstück von Zofingen über Reiden und Sursee nach Luzern war schon 1759–1761 gebaut worden.²³ Dank der begradigten und befestigten, besser entwässerten und von unbequemen Steigungen befreiten und verbreiterten Fahrstrasse wurde die Reise nun bequemer und die Zahl der zurückgelegten Kilometer etwas höher. Die alten Gabelspannführwerke, bei denen die Pferde hintereinander gingen, durften auf den neuen Strassen nicht verkehren, denn diese waren den breiteren Deichselgespannen vorbehalten, bei denen die Pferde nebeneinander liefen, was die Belastung besser auf die Strassenfläche verteilte.²⁴ Aufgrund dieser Bestimmungen wurden die Chausseen zu eigentlichen «Kutschenbahnen» mit begrenztem Zugang.

Im ausgehenden 18. Jahrhundert passten die Berner Gesandten ihr Itinerar dem neuen Streckenverlauf der Kunststrassen an. Statt wie bisher über Huttwil und Willisau ging die Fahrt nun über Kirchberg, Herzogenbuchsee, Murgenthal und Sursee nach Luzern – und zwar «en Carosse». Die Kutsche wurde dann von Luzern aus leer nach Hause geschickt, denn die Gotthardroute wurde erst in den 1820er-Jahren zur befestigten Fahrstrasse ausgebaut. Bis dahin musste die Weiterreise von Luzern nach Lugano im Schiff, zu Pferd und zu Fuss erfolgen.

Mit der Benutzung der Kutsche auf der Kunststrasse schrumpfte die Zeit erheblich, die im Sattel zugebracht werden musste. Angesichts der Klage etwa von Ryff, wonach es nur selten vorgekommen sei, dass ihm auf seinen Reisen «der sattel nit an das hintertheil gebrent habe»,²⁵ muss diese Veränderung wohltuend gewirkt haben, selbst wenn man sich eine Kutschenfahrt nicht ohne Holpern vorstellen sollte. Während nun auf der Strecke Bern–Lugano der Anteil der zu Fuss oder im Schiff zurückzulegenden Strecken gleich blieb (15 bzw. 11%), halbierte sich der im Sattel zu bewältigende Abschnitt fast von 74% auf 38%, während die andere Hälfte (36%) nun *en carosse* geschützt vor Regen, Wind und Kälte gefahren werden konnte.²⁶

Kutschenfahren war zuvor nur ausserhalb der Schweiz möglich und sinnvoll gewesen. Die Ratsherren kamen nur bei Auslandsreisen in den Genuss dieses Komforts. So durcheinigte Andreas Ryff 1599, statt in Mailand auf die Rückkehr seines Kuriers zu warten, in der Kutsche weite Teile der Poebene von Mailand bis Venedig und über Genua wieder zurück.²⁷ Anstelle der Kutsche nutzte Ryff in der Poebene auch den Treidelkahn – ein von Pferden gezogenes Schiff – als Verkehrsmittel. Dagegen stiegen die Ratsherren auf der Reise von Bellinzona nach Lugano offenbar nicht ins Schiff, um die einzige schiffbare Strecke im Tessin von Bellinzona bis Magadino am Lago Maggiore nicht im Sattel zurücklegen zu müssen.²⁸

In der Kutsche fuhren die Basler Gesandten 1663 nach Paris, um an der Bundesbeschwörung mit Ludwig XIV. teilzunehmen. Sie wählten den fahrbaren nördlichen Weg nach Paris über Mömpelgard/Montbéliard und die Champagne. Nur als die

Kutsche einen Achsenbruch erlitt, mussten sie vorübergehend auf Reitpferde ausweichen. Die Gesandten der übrigen Orte – also die Mehrheit – legten die Strecke nach Paris im Sattel zurück. Das waren damals rund 180 Personen, was eine Herausforderung für die Logistik gewesen sein dürfte.²⁹

Doch, abgesehen von der Wahl der Route und des Transportmittels, welche Auswirkungen hatten die sehr teuren, neuen Chausseen auf die Gesandtschaftsreisen der Ratsherren?

Die aus heutiger Sicht naheliegende Vermutung, dass die Neubauten zu einem Zeitgewinn führten, trifft nicht zu. Die Herren Syndizi brauchten weiterhin sechs Tage auf ihrem Weg über den Gotthard ins Tessin, die Reise dauerte also genau gleich lang wie zuvor.

Wobei die Tagherren offensichtlich gemächerlicher ritten als andere. Andreas Ryff, der als Kaufmann noch viel mehr unterwegs war denn als Gesandter, bemerkte jedenfalls bei seiner ersten Reise als Syndikus nach Lugano: «Also machen die herren gsandten 7 tagereisen [Basel nach Lugano], das man sonst sommerszeithen in 6 tagen reithen kan.»³⁰ Auch die Berner Gesandten brauchten jeweils sieben Tage von Bern nach Lugano und meist nur sechs Tage für die Rückreise von Locarno aus.³¹ Das im Vergleich zur Wirtschaft verlangsamte Tempo der Politik könnte man damit erklären, dass die Politiker an vielen Orten durch einen Ehrentrunk, einen gespendeten Imbiss oder gar ein Diner mit Tafelmusik aufgehalten wurden. Auch gilt es zu bedenken, dass die Ratsherren, wenn sie ins Tessin ritten, sich altersmässig zwischen Mitte 40 und Anfang 60 bewegten. Schliesslich war, und das gilt es besonders zu betonen, die Geschwindigkeit nur ein Kriterium von vielen. Ein anderes, gerade im vorliegenden Zusammenhang bedeutsameres war die Würde. Die Herren Syndizi traten als Vertreter der eidgenössischen Obrigkeit auf und nicht als Jockeys. Ihr Erscheinen sollte Ehrfurcht, Gehorsam und Respekt einflössen. Sie selbst bemühten sich sehr um eine würdevolle Erscheinung. Zum Beispiel warteten sie in Bironico, der letzten Station vor Lugano, traditionellerweise aufeinander, machten sich nochmals frisch, wechselten das vom Ritt und Fussmarsch über den Monte Ceneri verschwitzte Hemd und zogen feierlich in der Art einer Prozession in Lugano ein, wo die Bevölkerung Spalier stand und die Syndizi mit einem Volksfest begrüsste.

Auch reisten die Syndizi ins Tessin nur bei Tag. Sie brachen in der Regel so früh auf, dass sie rechtzeitig oder gar vorzeitig eintrafen. Anders verhielt es sich im Fall dringender Missionen, die nicht regelmässig, sondern plötzlich anstanden.

Zum Beispiel wurde Gabriel Albrecht von Erlach am 4. Oktober 1796 um 5 Uhr morgens von einem aus Bern in Spiez eintreffenden Kurier geweckt, der ihm mitteilte, dass er für eine Mission nach Zürich erwählt worden sei. Bereits um 8 Uhr brach von Erlach in seinem Cabriolet auf. In Wichtrach schickte er den Kutscher mit dem Gefährt zurück und mietete von der Wirtin ein Pferd und ein «Bauern Wäglein» für die Weiterfahrt nach Bern. In Bern wurde er instruiert und reiste um 16 Uhr mit

einem Sekretär ab. Um Mitternacht assen die beiden in Murgenthal eine Suppe und wechselten die Pferde. Weil in Zofingen die Stadttore verschlossen waren, wurden sie eine halbe Stunde aufgehalten, erreichten aber zum Frühstück Sursee und um 10 Uhr Luzern, die erste Station der Mission.³² Auf diesen Chausseen verkehrten auch die Postkurse (Postkutschen) nachts.³³

Bagage

Ein anderer Effekt der Kunststrassen spielte wohl eine grössere Rolle, wenn auch nicht auf dem Weg ins Tessin.³⁴ Für Gesandtschaftsreisen im Mittelland – also vor allem nach Baden und Frauenfeld – wurden Bagagewagen gemietet, denn für den Aufenthalt in den beiden Städten, in denen der Stand Bern je ein eigenes Gesandtschaftshaus besass, wurden diverse Vorräte benötigt. Während der Sessionen war es nämlich üblich, sowohl mittags wie abends Gäste zum Essen einzuladen. Zu diesem Zweck wurden nicht nur Kaffee, Tee, Zucker, Zitronen und «Kirschwasser» eigens aus Bern mitgeführt, sondern auch der Wein. 1795 entnahm die Berner Gesandtschaft nach Baden und Frauenfeld dem obrigkeitlichen Weinkeller 214 Mass «Ordinari Wein» und 80 «Bouteilles Extrawein». Zudem deckte sie sich beim Weinhändler Stämpfli mit 190 Mass Neuenburger ein.³⁵

Die Gesandtschaften nach Frauenfeld und Baden wuchsen auch personell an. Jeder der beiden Gesandten konnte auf obrigkeitliche Kosten (Taggeld) einen persönlichen Begleiter mitnehmen, meist einen Sohn, Neffen oder Enkel, manchmal auch einen Patensohn, für die eine solche Reise als Teil ihrer politischen Ausbildung anzusehen war. Zudem sorgten z. B. 1795 drei reitende Boten für den Nachrichtenfluss zwischen den Gesandten und dem Berner Rat, zwei Kutscher für die Fahrt, fünf Bediente für den persönlichen Service und ein Perückenmacher für das erforderliche Outfit. Die Köchin, die nicht selten mit der Postkutsche vorausgeschickt wurde, hatte die Vorräte zu verwalten und die zahlreichen Gäste zu verköstigen. Insgesamt machten also zwölf Personen und neun Pferde die Reise mit.³⁶

Ein solcher Aufwand wurde für die Gesandtschaften über das Gebirge nicht betrieben. Hier mussten ein reitender Bote und ein persönlicher Diener reichen. Wein mitzunehmen war auch nicht nötig, denn die Eidgenossen hatten den südalpinen Wein durchaus zu schätzen gelernt. So schildert etwa der Basler Syndikus von 1682, Hans Jakob Faesch, dass es durchaus ein «Alkohol-im-Sattel-Problem» gab: «Unseren Sejour in Luggarus [Locarno] betreffend, seindt wir in dem oberen Wirthshaus logiert gewesen, aber nicht so gut als zu Lauis [Lugano]. Die Losamenter [für Logements, Unterkünfte] waren schlecht, der Wein aber um etwas violenter als zu Lauis, dahero, als wir einen Tag vor unserer Abreiß beym Nachtessen mit starckhen Gesundheiten zu viel gethan, hat es nicht allein erbärmliche Räusche

abgeben, sondern ist der Jammer erst den andern Tag angangen, indemme Herr Ehrengesandter von Schaffhaußen und jch aus der Session gemüßt, und ist mir das Hertzwasser dermaßen angangen, daß ich auf öffentlicher Straße zum dritten Mahl Feüwer geben müessen. In dem Beth hab jch mich biß auf den Mittag auff gehalten und langsam mit gutem Lufft wiederumb herfür gemacht, nach Mittag mit meinem kranckhen Herrn Collegia von Schaffhausen, pour dissiper les vapeurs, spatzieren dem See nach halbwegs Bellenz gritten und zu Nacht sobrié geessen und getrunckhen, also uns wiederumb remittirt.»³⁷

Dabei handelt es sich hier nur um eine selten blumige Schilderung dessen, was man sich wohl unter den sonst kurzen Vermerken «mit köstlichem Wein gespeist und räuschig nach Hauss» gekommen en détail vorzustellen hat.³⁸

Politik und Tourismus: Ausflüge im Tessin

Solche Räusche waren oft auch die Folge der Einladungen und Bankette, mit denen die eidgenössischen Vertreter im Tessin, der Landvogt und der Landschreiber, aber auch lokale Honoratioren die Syndizi ehrten. Ausser den Arbeitsorten Lugano und Locarno lernten die Ratsherren auf diese Weise weitere Teile des Tessins kennen. Die Ausflüge führten oft mit dem Schiff über den Lugarnersee oder den Langensee.³⁹ Neben solchen Aktivitäten, deren Charakter zwischen politischer Repräsentation und Privatvergnügen schwankte, reisten die Herren Syndizi auch in amtlichem Auftrag im Tessin herum, so etwa für eine Grenzbesichtigung mit Vertretern Mailands an der Tresa, für den Augenschein in Ascona im Rahmen eines Appellationsfalls, oder wenn 1599 die Durchreise des Erbherzogs von Österreich mit seiner Gemahlin Isabella von Spanien die Gesandten veranlasste, sich in corpore von Locarno nach Bellinzona zu verfügen, um dem hohen Gast die Referenz zu erweisen.⁴⁰ Regelmässig alle zwei Jahre nahmen die Gesandten die Einsetzung des neuen Landvogts in Mendrisio vor. Dazu fuhren sie von Lugano im Schiff bis Capolago, wo der abtretende Landvogt sie mit Pferden empfing, damit die Herren den etwa einstündigen Weg bis Mendrisio im Sattel zurücklegen konnten, wobei es sich, wie Hans Jakob Faesch 1682 bemerkte, um «italienische Sättel» handeln konnte.⁴¹

Von eher touristischem Interesse waren die Tagestouren der Syndizi. Seit dem 16. Jahrhundert gehörten dazu etwa Fahrten zu den Inseln von Brissago und nach Ascona.⁴² Im ausgehenden 18. Jahrhundert vermehrten sich die Ziele. Man besuchte etwa die Schlösser von Bellinzona,⁴³ würdigte Naturschönheiten wie die Tropfsteinhöhlen am Lago di Lugano (Grotte di Rescia) oder nahm sogar den strapaziösen Aufstieg auf den San Salvatore in Kauf. Der Berner Gesandte Gabriel Albrecht von Erlach, der diese und andere Ziele besuchte, verglich jeweils, was er sah, mit dem, was der Zürcher Hans Rudolf Schinz darüber geschrieben hatte.⁴⁴

Konstant blieb das Interesse der Ratsherren aller Jahrhunderte an einem Abstecher nach Mailand. Von Ryff bis von Erlach zog es sie alle in die lombardische Metropole. Das Syndikat sah sich öfter genötigt, den Ratsherren in Erinnerung zu rufen, dass Reisen nach Mailand nur vor oder nach, nicht aber während der Sessionen statthaft seien. Zudem dürften für diese Touren keine Taggelder beansprucht werden. Solche freiwilligen Vergnügungsreisen mussten die Herren Syndizi nach dem Beschluss einer Tagsatzung von 1590 aus der eigenen Tasche berappen, und sie durften erst nach dem Abschluss der Jahresrechnung stattfinden.⁴⁵

Begegnungen unterwegs

Nach der Arbeit und den vergnüglichen Ausflügen folgte die Heimreise. Im Unterschied zur Hinreise wurde die Rückkehr offener gestaltet. Die Gesandten brachen oft nach Zufall allein oder in Gruppen auf, sie wählten mal diese, mal jene Route. So begleitete etwa Simeon Wursterberger 1625 seinen Unterwaldner Kollegen bis Stans und zog anschliessend über den Brünig nach Bern.⁴⁶ Andere ritten über Gotthard, Furka und Grimsel oder hatten Zeit für den grossen Umweg über Mailand, Turin und Genf.⁴⁷

Wie sehr die Dienstreise mit privaten, touristischen Interessen verknüpft werden konnte, zeigt das Beispiel Gabriel Albrecht von Erlachs. Als ob die Chausseebauten das Reisen fast zu bequem gemacht hätten, scheint er sich nach mehr Abenteuern unterwegs gesehnt zu haben. Er wählte als Syndikus 1786 und 1787 beide Male völlig andere Routen. Er erreichte zwar den Gotthard, wo er nicht nur einen französischen «Brigand» traf, sondern auch einen Engländer, der nur englisch sprach. Der Versuch seiner Reisegruppe, sich mit dem Angelsachsen «en Latin» zu unterhalten, endete in der Feststellung: [...] aucun ne put comprendre l'autre.»⁴⁸ Statt nun über die Südrampe den schnellsten Weg ins Tessin zu wählen, kehrte er um und schwenkte vom Urserental aus über den Oberalppass in die Drei Bünde ab, ritt hinunter nach Chur, badete in Pfäfers und ritt wieder rheinaufwärts ins Rheinwald, über den San Bernardino und Bellinzona nach Lugano. Bei jeder Gelegenheit kaufte er Kristalle für sein Mineralienkabinett, wie es sich für ein Mitglied der Naturhistorischen Gesellschaft gehörte.⁴⁹ Mit Begeisterung schilderte er die Schönheit der Gletscher und der Rheinquellen. Während er die Schöllenen und die Teufelsbrücke gar nicht erwähnte, notierte er über das ehedem gefürchtete Engnis der Viamala «qui n'a de dangereux que le nom», es sei so «romantique» et «intéressante», wie nichts anderes, was er bisher gesehen habe. Sonst gefiel ihm Bünden nicht. Die Strassen und Wege seien in schlechtem Zustand, die Häuser schmutzig und die Gegend sei voller Banden von «Bohemiens». Das änderte sich erst wieder im Rheinwald, dem obersten Teil des Hinterrheintals, wo er die

Schönheit der Serviererin lobte, während «toutes les femmes qui nous avions vu depuis Orsera [Urserental], avaient a peine la figure humaine, et paraissaient plutot tenir a l'espece des Orang Outang».⁵⁰

Mobilität und Macht

Selbst wenn in diesem letzten Fall aus der Arbeitsreise auch eine Bildungs- und Vergnügungsreise wurde, bleibt als Fazit dieses Beitrags zu unterstreichen, dass Politiker der Frühen Neuzeit eine hohe Mobilitätsbereitschaft mitbringen mussten, wollten sie im eidgenössischen Rahmen Karriere machen. Zu den langen Stunden auf der heimischen Rathausbank addierten sich viele anstrengende Stunden unterwegs im Sattel. Obwohl sich aus den häufigen Abwesenheiten natürlich auch das Problem ergab, den Anschluss zu Hause zu verpassen, am dortigen Informationsfluss nicht mehr hinreichend teilhaben zu können oder gar in entscheidenden Momenten politischer Weichenstellungen abwesend zu sein,⁵¹ scheint die Mobilität und damit die überregionale Kommunikation für die Laufbahn als Ratsherr unerlässlich gewesen zu sein. Die optimale Kombination von Mobilität und Präsenz erweist sich demnach als zentraler Faktor der politischen Machtausübung – auch in der Frühen Neuzeit.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Brunner Otto, «Das ‹Ganze Haus› und die alteuropäische ‹Ökonomik›», in: Ders. (Hg.), *Neue Wege der Verfassungs- und Sozialgeschichte*, 2. Aufl., Göttingen 1968, S. 103–127; Hausen Karin, «Die Polarisierung der ‹Geschlechtercharaktere› – eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben», in: Conze Werner (Hg.), *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*, Stuttgart 1976, S. 367–393; Trossbach Werner, *Bauern 1648–1806*, München 1993, S. 88–101; Opitz Claudia, «Neue Wege der Sozialgeschichte?», *Geschichte und Gesellschaft* 20 (1994), S. 88–98; Groebner Valentin, «Ausser Haus. Otto Brunner und die ‹alteuropäische Ökonomik›», *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 46 (1995), S. 69–80.
- 2 Vgl. Braudel Fernand, *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts*, 3 Bände, Zürich 1985–1986; Radeff Anne, *Du café dans le chaudron: économie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté et Savoie)*, Lausanne 1996; Kümin Beat, Radeff Anne, «Markt – Wirtschaft. Handelsinfrastruktur und Gastgewerbe im alten Bern», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 50 (2000), S. 1–19; Flückiger Erika, Radeff Anne, «Globale Ökonomie im alten Staat Bern am Ende des Ancien Régime: eine aussergewöhnliche Quelle», *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 62 (2000), S. 5–40.
- 3 Schon Braudel (Anm. 2), Bd. 1, S. 452–468, thematisiert vor allem die Transport-, nicht aber die Arbeitswege. Vgl. auch Brönnimann Stefan, «Die schiff- und flössbaren Gewässer in den Alpen von 1500 bis 1800. Versuch eines Inventars», *Der Geschichtsfreund* 150 (1997), S. 119–178; Gräf Holger Th., Pröve Ralf, *Wege ins Ungewisse. Eine Kulturgeschichte des Reisens*, Frankfurt a. M. 1997; North Michael, *Kommunikation, Handel, Geld und Banken in der Frühen Neuzeit*, München 2000, S. 10–13, 52–60; zur Post vgl.: Glauser Fritz, «Kommunikation und Innovation im 16. Jahrhundert. Zu den Anfängen der Post in der Schweiz», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 53

- (2003), S. 1–33; Behringer Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur, Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen 2003, S. 436–549.
- 4 Beispiele bei Gräf/Pröve (Anm. 3), S. 17–41. Pilgerreisen, Bildungsreisen und Kavalierstouren werden nicht zur Arbeitsmigration gezählt.
 - 5 Schmid Regula, *Reden, rufen, Zeichen setzen. Politisches Handeln während des Berner Twingherrenstreits 1469–1471*, Zürich 1995, S. 89. Diese Regelung bedeutet nicht, dass jeder Ratsherr jede Reise mit dem eigenen Pferd unternahm, aber sie verweist auf eine Minimalanforderung hinsichtlich der Mobilität.
 - 6 Tardent Jean-Paul, *Niklaus Manuel als Staatsmann*, Bern 1968, S. 22 f.; Wagner J[ohann] Jacob, *Mercurius Helveticus [...]*, Zürich 1701, S. 243 f. Die Distanzangaben bei Wagner, S. 242, sind «nach den Stunden gerechnet / wie es in der Eidgenoßschaft üblich; I. Stund aber hältet 6000 Schritt». [Ryff Andreas], *Andreas Ryff (1550–1603), Reisebüchlein*, hg. und eingeleitet von Friedrich Meyer, mit einem Beitrag von Elisabeth Landolt, *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde* 72 (1972), S. 5–135, hier 51 (1593).
 - 7 Vgl. dazu: Ryff (wie Anm. 6), S. 50 f.; Faesch Hans Jakob, «Jenseiths Bürgische Reiß-Beschreibung (1682)», in: Vetterli Willi A. (Hg.), *Frühe Freunde des Tessins. Sechs Reiseberichte aus zwei Jahrhunderten*, Zürich 1944, S. 27–50; [Engel Daniel], *Daniel Engels Bericht über das Syndikat in Lugano und Locarno (1706)*, hg. von W. A. Vetterli, *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* (1949), S. 203–218.
 - 8 Tardent (wie Anm. 6).
 - 9 Würgler Andreas, «Ein Berner Tagsatzungsgesandter: Franz Ludwig von Erlach (1575–1651)», in: Holenstein André et al. (Hg.), *Berns mächtige Zeit*, Bern 2006, S. 115.
 - 10 Vom 3. Oktober 1634 bis 9. April 1635. [Hirzel Salomon], *Pariser Tagebuch 1634/35*, in: Weisz Leo, *Salomon Hirzel. Bürgermeister von Zürich. 1580–1652*, Zürich 1930, S. 110–192. Vom 13. Oktober 1663 bis zum 18. Dezember 1663. Reber Balthasar, *Die Reise der Eidgenössischen Gesandten nach Paris, im Jahr 1663, zur Beschwörung des Bundes der Schweiz mit Ludwig XIV. von Frankreich*, o. O. o. J., S. 83, 89, 119.
 - 11 Ryff (wie Anm. 6), S. 29.
 - 12 Staatsarchiv des Kantons Bern (im Folgenden StABE), A IV 242, Rechnung Franz Ludwig von Erlachs 1613.
 - 13 Esch Arnold, *Der Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern 1998, S. 274.
 - 14 StABE, A IV 242.
 - 15 [Graffenried Emanuel von], *Rapporto ambasciatorio sull'investitura dei landfogti*, hg. von Kientz Ferdinando, in: *Bollettino Storico della Svizzera Italiana* IV/19 (1944), S. 77–88, hier 82 f.; Engel (wie Anm. 7).
 - 16 Engel (wie Anm. 7), S. 205–211.
 - 17 Berechnet nach den Reisenotizen von Gabriel Albrecht von Erlach. StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17, Syndicat 1786.
 - 18 Gläuser Friedrich, «Verkehr», in: «Alpen», *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 1, Basel 2002, S. 225–229.
 - 19 [Ryff Andreas], *Andreas Ryff (1550–1603), Liber Legationum*, hg. und eingeleitet von Meyer Friedrich, *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde* 59 (1959), S. 1–109; Ryff (wie Anm. 6).
 - 20 Ryff (wie Anm. 6), S. 45 f.
 - 21 Faesch (wie Anm. 7), S. 35. Gepflasterte Strassen gab es also auch vor dem Boom des Chauseebaus im 18. Jahrhundert, ohne dass es sich um Römerstrassen handeln musste. Vgl. den Beitrag von Sabine Bolliger in diesem Band.
 - 22 Feller Richard, *Geschichte Berns*, Bd. 3, 2. Aufl., Bern 1974, S. 554–557; Bösch Ruedi, «Im 18. Jahrhundert setzte Bern neue Massstäbe im Strassenbau», *Wege und Geschichte* 1 (2000), S. 19–23.
 - 23 Schiedt Hans-Ulrich, «Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49 (1999), S. 16–34, hier 28.

- 24 Feller (wie Anm. 22); Schiedt (wie Anm. 23).
- 25 Ryff (wie Anm. 6), S. 15.
- 26 Vgl. Anm. 17.
- 27 Ryff (wie Anm. 6).
- 28 Dubini Marco, «Fiere e mercati, transiti e dogane», in: Ceschi Raffaello (Hg.), *Storia della Svizzera italiana. Dal Cinquecento al Settecento*, Bellinzona 2000, S. 223–256, 643–648, hier 236 f. Die Schiffe dienten vor allem dem Warenverkehr. Da die Ratsherren über den Monte Ceneri ritten, wäre die Flusspassage ohnehin kurz ausgefallen. Zudem hätten sie ihre Pferde entweder auf das Schiff nehmen oder vorausschicken lassen müssen.
- 29 Reber (wie Anm. 10), S. 82, 89 f.
- 30 Ryff (wie Anm. 6), S. 50.
- 31 1599, 1625, 1682, 1706 und 1786.
- 32 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Gesandtschaft nach Zürich 1796, S. 1–3).
- 33 Postwagen in Bern ab 13.00 Uhr, in Genf an 8.00 Uhr; Bern ab 13.30 Uhr, Brugg an 3.00 Uhr. Feller (wie Anm. 22), S. 558.
- 34 Ab und zu erwähnten die Gesandten «übers Gebirg», dass sie ihre «Bagage», ihr Gepäck, einem Säumer übergaben und vorausschicken liessen.
- 35 StABE, A IV 248 (Rechnung für 1795).
- 36 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Gesandtschaft nach Baden und Frauenfeld 1795).
- 37 Faesch (wie Anm. 7), S. 46 f. Vgl. ebd.: «Die Franziskaner haben uns schlechten Wein zu trinckhen geben, doch sich alles Guths anerbotten.»
- 38 Faesch (wie Anm. 7), S. 42.
- 39 Faesch, S. 39 (Castagnola), 41, 42 (Magliaso), 47 (Franziskaner).
- 40 Ryff (wie Anm. 6), S. 60. Zum Empfang des Erbherzogs in Luzern vgl. Staatsarchiv Luzern (im Folgenden StALU), A1 F1 SCH 62 (August 1599), Ceremonie Erzherzog Albrecht.
- 41 Faesch (wie Anm. 7), S. 40.
- 42 Ryff (wie Anm. 6), S. 50; Faesch (wie Anm. 7), S. 48; Engel (wie Anm. 7), S. 218.
- 43 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Syndicat 1786).
- 44 Ebd. Hans Rudolf Schinz war 1770–1772 als Gesellschafter des eidgenössischen Landvogts, Junker Johann Ludwig Meis aus Zürich, in Locarno. Er publizierte 1783 den ersten Band seiner «Beyträge zur näheren Kenntnis des Schweizerlandes» mit vielen Beobachtungen auch zum Tessin. Vetterli (wie Anm. 7), S. 54–56.
- 45 Eidgenössische Abschiede (im Folgenden) EA, 5/1, Nr. 128h (Baden, 12. Februar 1590); vgl. EA 5/2, Vier ennetbirgische Vogteien, Art. 11, S. 1722 (1638).
- 46 StABE, A IV 242 (Rechnung 1625).
- 47 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Syndicat 1786 und Syndicat 1787).
- 48 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Syndicat 1787).
- 49 Seine Sammlung wurde zum Grundstock der mineralogischen Sammlung des Naturhistorischen Museums Bern. Vgl. Würgler Andreas, «Eine militärisch-politische Karriere: Gabriel Albrecht von Erlach (1739–1802)», in: Holenstein André et al. (Hg.), *Berns goldene Zeit. Das 18. Jahrhundert neu entdeckt*, Bern 2008, S. 490.
- 50 StABE, FA von Erlach IV, Nr. 17 (Syndicat 1787).
- 51 Vgl. zum Problem politischer Handlungen in der «Präsenzgesellschaft»: Schlögl Rudolf, «Vergesellschaftung unter Anwesenden. Zur kommunikativen Form des Politischen in der vormodernen Stadt», in: Ders. (Hg.), *Interaktion und Herrschaft. Die Politik der frühneuzeitlichen Stadt*, Konstanz 2004, S. 9–60, hier 21; Goppold Uwe, *Politische Kommunikation in den Städten der Vormoderne. Zürich und Münster im Vergleich*, Köln, Weimar, Wien 2007, S. 273; Würgler Andreas, «Revolts in Print: Media and Communication in Early Modern Urban Conflicts», in: Schlögl Rudolf (Hg.), *Urban Elections and Decision-Making in Early Modern Europe, 1500–1800*, Newcastle upon Tyne 2009.