

Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660 : seine Stellung im Alpen transit

Autor(en): **Glauser, Fritz**

Objekttyp: **Article**

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

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

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

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80803>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DER GOTTHARDTRANSIT VON 1500 BIS 1660

Seine Stellung im Alpen transit*

Von FRITZ GLAUSER

Die Erforschung des Alpenverkehrs hat im vergangenen Jahrzehnt einige Früchte getragen. Über den allgemeinen Forschungsstand referierte seinerzeit in Mailand Jean-François Bergier¹. Hingegen scheitert es immer wieder am Quellenmangel, wenn versucht werden soll, die Transportmengen aufzuspüren und überhaupt die Verkehrskonjunkturen zu klären. Es kann nicht verwundern, dass heute insbesondere der Ostalpenraum im Gebiet des heutigen Österreich am besten erforscht ist. Otto Stolz² und in neuester Zeit Herbert Hassinger³ haben zu der Erkenntnis beigetragen, dass der Brenner in der Regel der verkehrsreichste Pass war. Hier hat besonders die Gunst der Quellenlage die Forschung erleichtert. Die zentrale Verwaltung des gesamten Rechnungswesens, also auch des Zollwesens, von Innsbruck aus verhinderte eine Verzettlung der Quellen in vielen Archiven gleichberechtigter Orte, wie das in der Schweiz der Fall war. Die Erforschung des Verkehrsvolumens über die schweizerischen Alpenpässe wurde bisher nicht sehr weit getrieben. Stefan Buč ging dem Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert nach, und Werner Baumann⁴ erforschte den Gotthardverkehr im 18./19. Jahrhundert. Die Arbeiten sind einsam geblieben. Sie sind bisher lediglich durch meine 1968 in dieser Zeitschrift veröffentlichte Untersuchung

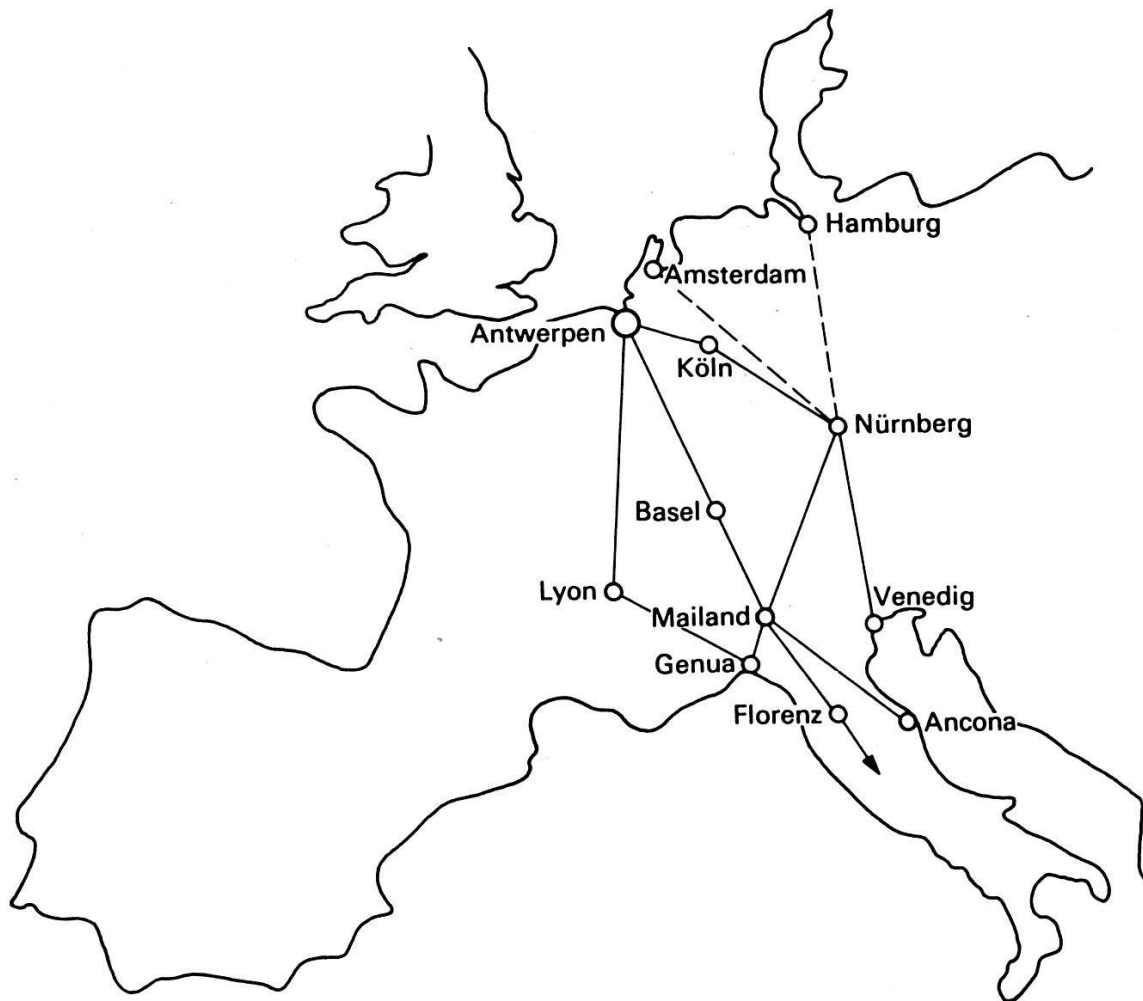
* Diese Arbeit ist aus einem Kurzreferat herausgewachsen, welches am 10. Mai 1973 vor der 5. Studienwoche des Istituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini» in Prato gehalten wurde. Das Generalthema lautete: «Trasporti e sviluppo economico, secoli XII–XVIII». – Die Graphiken zeichnete Albert Reichlin.

1 J.-F. BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen-Age au XVIIe siècle*. Sonderabzug aus: *Il sistema alpino, economia e transiti*, vol. III [Bari 1975].

2 Vgl. Literaturverzeichnis am Schluss der Arbeit.

3 «Der Verkehr über Brenner und Reschen»; «Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jahrhundert», in: *Tauernautobahn-Scheitelstrecke*, Salzburg 1976, S. 215–246; «Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen», in: *Carinthia I* 166 (1976), 211–282.

4 Die Zahlenangaben W. Baumanns sind graphisch dargestellt und weiter ausgewertet bei J. BIELMANN, *Die Lebensverhältnisse im Urnerland während des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts*, Basel/Stuttgart 1972 («Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft», 126).



Die wichtigsten Nord-Süd-Achsen des zentraleuropäischen Landverkehrs im 16. Jahrhundert.

über den Gotthardverkehr um 1500 ergänzt worden, an welche sich die vorliegende Arbeit anschliesst. Wenn wir somit für die Verkehrshöhe einiger der wichtigeren Pässe mit einiger Mühe zu akzeptablen Vorstellungen gelangen können, so wird das für die weniger bedeutenden Alpenpässe besonders zwischen Berner Oberland, Wallis und Oberitalien kaum je der Fall sein. Man wird über Erörterungen, wie sie der Geograph Klaus Aerni vor wenigen Jahren über Grimsel, Lötschenpass und Gemmi anstellte, kaum weit hinausgelangen⁵.

In den Jahren 1543 bis 1545 wurden alle Güter, die aus den Niederlanden ausgeführt wurden, mit einer Sondersteuer belegt. W. Brulez⁶ hat die noch vorhandenen sämtlichen Zollregister ausgewertet und einmal die grundlegende Feststellung gemacht, dass zwischen den Niederlanden und Italien von 1543 bis 1545 kein Seeverkehr festzustellen ist. Der gesamte Export, der

5 K. AERNI, «Gemmi – Loetschen – Grimsel. Beiträge zur bernischen Passgeschichte». SA aus dem *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern* 51 (1973/74), 23–61, Bern 1975. Vgl. auch W. LAUSBERG, *Die Gemmi. Geschichte eines Alpenüberganges*, 1975.

6 W. BRULEZ, «L'exportation ...».

fast ausschliesslich von Antwerpen ausging, wurde auf dem Landweg abgewickelt. Ein Drittel dieser Ausfuhr nahm den Weg über den Brenner, zwei Drittel aber den Weg über Basel.

Ohne weiteres deutete man in Belgien den Verkehr Antwerpen–Basel als Gotthardverkehr. Wir müssen uns aber die Frage stellen, ob diese so selbstverständliche, durch den modernen Eisenbahnverkehr geprägte Feststellung wirklich zutreffe. In der Vorstellung des 16. Jahrhunderts galt der Gotthardpass tatsächlich als kürzeste Fernverbindung zwischen Italien auf der einen, den Niederlanden und England auf der andern Seite⁷, weil dieser Verkehrsstrang den kontinentalen Gütertausch dominierte. Um 1600 hingegen war man gezwungen, die Benützung des Passes überall zu propagieren, denn er sei gegenüber den Bündnerpässen «*piu corto, piu comodo et di manca spesa*»⁸.

Wieso musste man diese Selbstverständlichkeit derart betonen? Wir entnehmen einer Eingabe mehrerer Transportunternehmer und Kaufleute an die Regierung in Mailand aus dem Jahre 1628, sie pflegten «*traficare nella Fiandra et Alemagna per la via di Chiavenna*»⁹, was heisst, dass die Splügenroute die Gotthardroute verdrängt hatte.

Damit sind in knappen Strichen jene Entwicklungen vorgezeichnet, die den Gegenstand dieser Untersuchung bilden.

1. Verkehrsbedingungen

1.1. Die Verkehrsstränge zwischen Mailand und Basel

Vorerst ist kurz darzulegen, welche Routen den Verkehr zwischen Süd- und Nordeuropa im Bereich der Zentralalpen vermittelten, soweit sie in der Folge von Bedeutung sind. Die Gotthardroute¹⁰ war identisch mit der im Ausland regelmässig gebrauchten Bezeichnung «Strasse durch die Schweiz», die sie eindeutig von der Bündneroute unterschied. Von Mailand gelangte die Güterspedition, die uns hier allein interessiert, in der Regel

7 «Camino dritto de le merce di Fiandra per Italia»: Summario de littere del secretario Marso, [Altdorf] 23. 12. 1955. Bundesarchiv Bern, Abschriften aus dem Staatsarchiv Mailand, Carteggio diplomatico 1553–1555. Vgl. *Storia di Milano* (F. CHABOD) 9, 195ff.

8 G. A. Fasolo, Locarno, an Luzern, 1601: Staatsarchiv Luzern (zitiert: STALU), Akten Stadt, Conducta.

9 Presidente et maestri delle Entrate Ordinarie übermitteln dem Gubernator in Mailand ein undatiertes Memorial der Kaufleute Giulio Volpi, Christoforo Annone, Pietro Linder, Carlo Sivigliana, Camillo et Gio. Battista Curti, Gio. Battista Stampa «etc.». Mailand, 27. 11. 1628: Archivio di Stato (zitiert: AS) Milano, Commercio, P.A., Carteggio 28.

10 H. AMMANN und K. SCHIB, *Historischer Atlas der Schweiz*, Aarau 1958, Karte 19. W. BRULEZ, «Les routes», S. 148. W. BAUMANN, S. 8ff. T. GEERING, S. 205ff. A. SCHULTE, 1, 32ff. Zum «camino de Suicceri» im Gegensatz zur «via de Grisoni» siehe unten Anm. 96.

sten des Transportes auf der Landstrasse Luzern–Unterer Hauenstein–Basel an Bedeutung verlor. Jedenfalls war auf der Nordseite die Güterfuhr auf Wagen nur bis Luzern möglich, woraus sich hier ein Umschlagsrecht ergab.

Die «Zürcherstrasse»¹² – so wird sie im 16. Jahrhundert genannt – oder die Bündneroute führte von Mailand nach Como und über den Comersee nach Chiavenna. Von hier aus schlug man seit dem 16. Jahrhundert in der Regel die Splügenstrasse ein und stieg jenseits der Passhöhe durch das Rheinwald und die Viamala nach Chur hinunter. Nachher teilte sich der Weg. Der eine Strang führte über Feldkirch zum Bodensee und nach Süddeutschland. Der andere, der uns besonders interessiert, erreichte über Ragaz Walenstadt, von wo aus eine direkte Schiffsverbindung nach Zürich via Walensee, Linth und Zürichsee bestand. Zwischen Zürich und Basel boten sich die gleichen Transportmöglichkeiten dar wie zwischen Luzern und Basel. Der Landweg führte über den Bözberg, die Niederwasserschiffahrt folgte Limmat, Aare und Rhein und kannte flussaufwärts vor dem 17. Jahrhundert ebenfalls keinen Gegenverkehr.

Zwischen der Gotthardroute und der Zürcherstrasse bestanden zwei für unsere Betrachtung wichtige Querverbindungen. Eine alte Salzstrasse führte vom Zürichsee über Horgen, Zug, Zugersee und Küssnacht zum Vierwaldstättersee. Parallel dazu wurde in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts von Schwyz mit Unterstützung Zürichs eine zweite Verbindung zwischen den beiden grossen Seen geschaffen. Denn man baute mit Hilfe einer Gruppe von «Welschen» die Strasse Brunnen–Steinen–Sattel–Schindellegi–Richterswil für den durchgehenden Verkehr aus. Diese beiden Strassen erhielten seit Ende des 16. Jahrhunderts eine gewisse Bedeutung für den internationalen Transit, wenn Luzern umfahren werden sollte¹³.

Der Simplonpass¹⁴ im Westen verband wie der Grosse St. Bernhard Mailand mit Nordwesteuropa. Er führte von Mailand über Sesto, den Langensee und Domodossola zur Passhöhe hinauf. Auf der Nordseite erreichte der Weg in Brig den Talboden des Wallis, dem er bis zum Genfersee folgte. Nachher

12 Die «Zürcher strass» ist erwähnt in der Klageschrift von B. Ravalasca und Ch. Danon gegen die Luzerner Niederwasserschiffleute, 28. 4. 1572: STALU, Fach 7, Reussschiffahrt (Schachtel 903). Vgl. W. BODMER, W. SCHNYDER, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, 2 Bände, Zürich 1973–1975. R. JENNY, *Graubündens Passstrassen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses. Historisches Exposé*, Chur 1965. W. BRULEZ, «Les routes ...», S. 148ff. S. BUĆ, S. 11ff. A. SCHULTE, I, 7ff. O. VOLLENWEIDER, *Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel*, Zürich 1912 («Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft», 4, 3).

13 Siehe unten Anm. 135f.

14 P. ARNOLD, *Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes*. Eggerberg 1948. A. DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610, Wirtschaft und Politik*, Winterthur 1965, S. 8ff. A.-M. PIUZ, S. 185ff. A.-M. PIUZ, «Marchands genevois du monde méditerranéen (vers 1600–1630)», in: *Mélanges en l'honneur de F. Braudel*, I, Toulouse 1973, S. 464f. R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan», S. 182f.

strebte er dem Pass von Jougne zu. Der internationale Verkehr über den Simplon lag im ganzen 16. Jahrhundert darnieder. Erst im 17. Jahrhundert begann dieser Transit den Simplon wieder zu beleben, als der Mont-Cenis in zunehmendem Masse verlassen wurde.

Endlich ist noch die Route in Betracht zu ziehen, die von Basel aus über den Oberen Hauenstein und das schweizerische Mittelland Genf und Lyon zustrebte und von dort aus über den Mont-Cenis Italien erreichte¹⁵. Diese Route dürfte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine gewisse Anziehungskraft gehabt haben¹⁶. Denn vor 1520 übernahm die Basler Transportfirma Lombard Transportaufträge zwischen «Deutschland», Genf und Lyon, bald darauf auch solche zwischen Antwerpen und Pavia via Gotthard¹⁷. Im Jahre 1523 erlangte der Genfer Antoni Lett in Basel für seinen Gütertransit Zollvergünstigungen, und zwölf Jahre später führten zwei Fuhrleute aus Eupen in Brabant, Wilhelm Junkher und Hans Gsundmacher, mit ihm ebenfalls in Basel einen Prozess wegen des Fuhrlohns, den ihnen der Gemeinder und Diener des Genfers in Antwerpen versprochen hatte¹⁸. 1525 sandte Antonius de Insula von Basel aus 28 Wollballen über Genf nach Lyon, und zwar auf Rechnung eines Genuesen. 1536 und 1538 war in Genf und Lyon Franciscus Damon von Mailand tätig, der niemand anders war als Franciscus Annoni, ein Angehöriger der Transportfirma Annoni, die dem Gütertransport zwischen Antwerpen und Mailand oblag¹⁹. Da zudem die wichtige Transportfirma Thierry aus Lothringen, die von Antwerpen aus nicht nur die Spedition nach Italien, sondern auch nach Lyon besorgte, südlich von Basel auf der Gotthard- und der Bündnerroute nicht anzutreffen war, drängt sich die Annahme auf, dass sie in der Regel entweder direkt von Lothringen her oder dann über Basel nach Genf und Lyon fuhr, um die Güter von da über den Mont-Cenis weiterzuleiten²⁰. Diese Route dürfte vor allem von den Genuesen benützt worden sein²¹.

15 J.-F. BERGIER, *Genève*, S. 170ff. und Karte S. 354. Über den Verkehr Lyon–Antwerpen vgl. R. GASCON, *Grand commerce*, 1, 156ff.

16 W. BRULEZ, «Les routes», S. 133ff., besonders S. 138 Anm. 46, wo die Bedeutung Genfs unterschätzt wird.

17 STALU, TA 8, Allgemeine Abschiede G, 363rf.

18 A. SCHULTE, 2, 206 (siehe unten Anm. 147). Staatsarchiv Basel (zitiert: STABS), Gerichtsarchiv A 59, 13.

19 J.-F. BERGIER, *Genève*, S. 142, 172, 196, 198, 200. R. GASCON, *Grand commerce*, 1, 177: Angelo Denon (= Annoni) von Mailand oblag zwischen 1523 und 1540 der Spedition auf der Route Antwerpen–Lyon–Mailand–Venedig. Franciscus de Anono «von Meiland, ein kouffherr», starb um 1540 in Luzern: STALU, cod KF 80, Jahrzeitbuch des Franziskanerklosters 16. Jahrhundert, 42r.

20 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 468f. W. BRULEZ, «Les routes ...», S. 136 Anm. 41. Gegen Peter Thierry, Kaufherr von Fontenay, führten am 17. 7. 1538 vor dem Schultheisengericht in Basel die Genfer Kaufherren Antoni Lett und Peter Gürin einen Prozess: STABS, Gerichtsarchiv A 60, 284.

21 D. GIOFFRÈ, S. 69ff.

Der Mont-Cenis erlebte um die Mitte des 16. Jahrhunderts einen enormen Verkehr, da die Passpolitik Savoyens darauf ausging, die übrigen Westalpenpässe im eigenen Machtbereich, z. B. den Grossen und Kleinen St. Bernhard, zurückzudrängen, um sämtlichen Verkehr zwischen Italien und Lyon auf diesen Alpenübergang zu konzentrieren. Er dürfte zeitweise sogar den Brenner überflügelt haben. Das 17. Jahrhundert hingegen war gekennzeichnet durch einen ebenso eklatanten Niedergang dieses Passes, dessen Ursachen nicht nur im Niedergang der italienischen Wirtschaft zu suchen sind, sondern ebenso sehr in der übertriebenen Monopolstellung dieses Passes und den langanhaltenden Kriegswirren²².

1.2. Die internationale Transportorganisation

1.2.1. Die Transportunternehmer

Wir konzentrieren uns nun kurz auf die Transportunternehmer, denen wir auf der Strecke Basel–Bellinzona begegnen. Als Transportunternehmer bezeichnen wir jene Leute, die in den Quellen als Gutfertiger oder Kaufherren erscheinen. Die Italiener nannten sie «condottieri». Sie spezialisierten sich, ohne eigene Transportmittel zu besitzen, auf die Organisation des Transports fremder Güter auf einer bestimmten Strecke des Fernverkehrs.

Diese höhere Organisationsform des Güterverkehrs bildete sich, soweit ich es überschauen kann, in jenem Teil des Fernverkehrs aus, der die Alpen zu überwinden hatte. Denn von Antwerpen aus wurden in der Regel die Fuhrleute als Spediteure von ihren Auftraggebern direkt nach Deutschland oder Frankreich abgefertigt. Für die Fuhrleute jedoch bildeten die Alpen eine unüberwindliche Barriere, denn die Fuhrwerke des Unterlandes konnten auf der See- und Gebirgsstrecke z. B. zwischen Luzern und den oberitalienischen Seen nicht eingesetzt werden. Man war zum Wechsel der Transportmittel unausweichlich gezwungen und musste die Dienste der einheimischen Schiffer- und Säumergenossenschaften in Anspruch nehmen. Es war infolgedessen nicht möglich, mit dem Wagen direkt das Ziel zu erreichen. Solche Transporthemmungen begünstigten das Aufkommen spezialisierter Transportunternehmen, die die besonderen Bedingungen der von ihnen bedienten Fernverbindung kannten und auswerteten²³. Von diesen

22 A.-M. PIUZ, S. 161ff., 183f. R. GASCON, *Grand commerce*, 1, 199ff. R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan», S. 480f. J.-F. BERGIER, «Simplon ou Mont-Cenis? Deux mémoires sur la concurrence des voies transalpines vers 1600», in: *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Festschrift Herbert Hassinger*, Innsbruck 1977, S. 50f.

23 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 465f. W. BRULEZ, *De firma della Faille ...*, S. 408ff. Vgl. die Zusammenstellung über Abfertigung der Fuhrleute bei R. DOEHAERD, 1, 146ff. (Transport par terre – voituriers). Vgl. auch H. KELLENBENZ, S. 401f. R. GASCON, *Grand commerce*, 1, 176f.

Transportunternehmern sind jene meist kleinen Kaufleute zu unterscheiden, die ihren Gütertransport nach wie vor selber begleiteten.

Nun sollen die einzelnen Transportunternehmer genannt und umrissen werden. Von jenen, die wir noch vor 1500 erfassen können, treffen wir in Luzern Cornelius Erhart aus Antwerpen an, der für Kaufleute aus Florenz regelmässig Gütertransporte durchführte²⁴. Eine Florentiner Firma, die der Spedition oblag, treffen wir im Bereich des Gotthards erst Mitte des 16. Jahrhunderts an, und zwar nur vorübergehend. Es war jene von Giovanni Battista Frescobaldi «und Gesellen»²⁵.

Für die Belebung des Gotthardverkehrs waren in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts vor allem die Genuesen von entscheidender Bedeutung. Bis um 1530 herum dürften sie eine führende Rolle gespielt haben. Da ist zuerst «Petrus Gambarus Alemannus batiloro», genannt Peter Goldslacher, zu nennen, dessen Tätigkeit von 1484 bis 1510 zu verfolgen ist und der zwischen 1493 und 1503 weitaus der aktivste Transportunternehmer des Gotthardtransits war. Mit ihm waren, wie ein Basler Geleit von 1502 dartut, zeitweise auch Cornelius [Erhart] und Tillmann [van Waelen] verbunden, die alle drei als Kaufleute aus Genua bezeichnet wurden²⁶.

Peter Goldslacher dürfte von der wichtigen Firma Rossi dell'Isola abgelöst worden sein, die auch de Insula genannt wurde. 1512 erreichte Franciscus de Insula für sich und seinen Vater Melchior Vergünstigungen beim Basler Transitzoll²⁷. 1525 waren die vier Brüder Antonius, Franciscus, Baptista und Ambrosius im Gütertransport tätig²⁸. Der folgenden Generation gehörten Nicola und Hieronimus Rossi de Insula an. Nicola treffen wir 1536–1554 in den Quellen an²⁹, Hieronimus seit 1544³⁰. Noch 1556 unternahm dieser eine Geschäftsreise von Basel aus nach Burgund, Frankreich, Piemont und Mailand, doch muss er in der Folge, wohl 1556/57, im Unfrie-

24 Ihm wurde [1494] das eidgenössische Geleit erteilt: STALU, Luzerner Abschiede C, TD 2, 237v. Er dürfte mit jenem Curnelis identisch sein, der ab 1493 in den Luzerner Zollregistern erscheint: F. GLAUSER, S. 207f. Zum Geleit vgl. G. R. WIEDERKEHR, *Das freie Geleit. Seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs*, Zürich 1977 («Rechtshistorische Arbeiten», 16).

25 *Amtliche Sammlung*, 4/1E, 1100 (zu a). In ihrem Namen handelte Peter Angelyno. Vgl. J. A. GORIS, S. 618.

26 F. GLAUSER, S. 216ff. A. SCHULTE, 2, 191 (zu korrigieren). Geleit 1502: *Urkundenbuch der Stadt Basel*, Bd. 9, Basel 1905, Nr. 287. Personenkreis um Goldslacher in Antwerpen: R. DOEHAERD, Nr. 3640.

27 Quellen siehe Anm. 147. Im Juli 1512 verlangten «etliche Kaufleute, nämlich Franciscus de Insula von Genua und Laurencius Regia, auch von Genua, wohnhaft zu Antwerpen, und ihre Gesellschaft» das gemeineidgenössische Geleit: STALU, Ungebundene Abschiede, TG 128, Missive Basels an die Tagsatzung in Luzern, Samstag vigilia Jacobi 1512.

28 STALU, Formelbuch, cod 1435/13, 47v–48r.

29 STABS, Gerichtsarchiv A 59, 188f. 16. 3. 1536. G. S. GRAMULLA, S. 169. *Amtliche Sammlung*, 4/1E, 1100, wo Nicola de Russ durch Johannes Grondona vertreten war.

30 P. KOELNER, *Die Safranzunft zu Basel*, Basel 1935, S. 447.

den von Basel nach Lyon weggezogen sein, wo er 1566 und 1572 nachzuweisen ist³¹. Es macht den Anschein, dass in die Zeit von Nicola und Hieronimus der Höhepunkt, aber auch das Ende des Unternehmens fiel. 1543–1545 beförderten sie für über 85 000 flämische Pfund Güter von Antwerpen nach Genua, Ancona und Pavia. Sie gehörten damit zu den drei grössten Transportunternehmern jener Zeit³². Der Vertreter der nächsten Generation, Franz de Insula, war 1557 Diener des Johann Angel Calderin. Wir können ihn in Basel bis mindestens 1578 als Faktor verschiedener Firmen aus Mailand beobachten³³.

Neben den Rossi de Insula sind nur wenige andere Namen anzutreffen. Stefan von Genua transportierte zwischen 1493 und 1520 Güter auf der Strecke Genua–Locarno–Luzern–Antwerpen³⁴, während Johann Baptist von Genua 1521–1525 zwischen Mailand und England verkehrte und in Basel und Mainz in Erscheinung trat³⁵. Nach der Jahrhundertmitte tauchen nur kurz die Garibaldi als Transportunternehmer auf³⁶. In der Folge erscheinen keine Genuesen mehr.

Mailänder Firmen finden wir schon 1493–1503 als wichtige Transportunternehmer auf der Gotthardroute. Guidinus de Bolentz, genannt Albertas, und Protasius de Busti entfalteten eine umfangreiche Speditionstätigkeit, vermutlich bis etwa 1510³⁷. In den folgenden zwei Jahrzehnten blieben die Mailänder Firmen aus. Die Situation änderte sich nach 1530 wieder. Da ist einmal die Firma Ravalasca zu erwähnen. Hieronimus gehörte 1543–1545 in Antwerpen zu den sechs grössten Spediteuren. Die ihm anvertrauten

31 STABS, Ratsbücher D2, 221v–222r (1556 März 14). Ratsbücher D3, 64v–65r, 67v–68r (1566), 165v–166v (1572).

32 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 467f.

33 «Furdernus- und passbrieff Francisci von der Insul, her Johan Angel Caldarins diener» nach Antwerpen und andere niederländische Orte: STABS, Ratsbücher D3, 7r–8r (1557 April 6). Nach den Quellen erscheint er 1564–1577 in der Regel zusammen mit Christof Danon als Faktor in Basel: STABS, Missiven A 35, 663 (1564). Ratsbücher D3, 71v–74r (1565). STALU, Luzerner Abschiede E, TD 4, 280 (1577). 1578 vertrat er vor dem Gericht zu Luzern Kaspar Ravalasca von Mainz: STALU, Gerichtsprotokoll, cod 9810/5, 10r. Vgl. auch T. GEERING, S. 400.

34 R. DOEHAERD, Nr. 766 (1493). «Stefanus, Januensium mercator» 1518: STALU, Formelbuch, cod 1435/26, 63r. «Steffen Genoweser» 1520: Abschiede Laus und Lugaris 1416–1550, TF 1, 28r.

35 Baptista von Genow: STABS, Gerichtsarchiv A 55, 1521 Oktober 23. Gerichtsarchiv A 56, 1524, Dienstag nach Jubilate. STALU, Allgemeine Abschiede H, TA 10, 117 (1525).

36 Missive Basels an Luzern, 30. 10. 1577: STALU, Akten Basel, Handelswesen (Schachtel 211). Ihr Vertreter in Altdorf war Johannes Grondona (siehe Anm. 29) von Genua, der in Uri starb.

37 F. GLAUSER, S. 213ff. Quidin oder Wudin wurde dort mit Guidino Breni aus Mailand identifiziert. 1501 erteilten die eidgenössische Tagsatzung und Basel je das Geleit an Quidin von Bolentz, genannt Albertas, seinen Sohn Wilhelm und seinen Diener: STABS, Handel und Gewerbe T8, Italienische Condotta 1500–1669. Bolentz bedeutet Blenio, auch Bregno geschrieben, so dass eine Identität zwischen Breni und Bolentz nicht ohne weiteres auszuschliessen ist.

Güter erreichten innerhalb von zweieinhalb Jahren den Wert von gegen 58 000 flämischen Pfund. Exportziele waren Ancona, Mailand und Venedig. Daneben betrieb er einen bedeutenden Eigenhandel, der in seiner Tätigkeit einen weitaus grösseren Platz einnahm als etwa bei den Annoni³⁸. Hieronymus Ravalasca ist bis 1556 zwischen Antwerpen und Mailand zu verfolgen³⁹. Bereits von 1550 an taucht Balthasar Ravalasca in den Quellen auf. Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit lag in Basel, wo er 1569 in die Safranzunft aufgenommen wurde. Seit diesem Jahr geriet er in Konflikt mit der Mailänder Inquisition. Von 1571 bis 1576 trat er in Luzern stets zusammen mit Christof Danon als Faktor der Mailänder Transportunternehmer auf. Nachher machte er Bankrott und flüchtete aus Basel⁴⁰.

Es war von weittragender Bedeutung, dass die Annoni in die Speditionstätigkeit eintraten und innert weniger Jahre sich zur bedeutendsten Firma in dieser Sparte entwickelten. 1523 waren sie auf der Strecke Mailand–Lyon tätig und verlegten seit 1530/31 das Schwergewicht ihres Transportunternehmens immer mehr auf die Pässe über die Zentralalpen, nämlich Gotthard und Splügen. 1543–1545 führten sie als weitaus grösste Speditionsfirma von Antwerpen aus Güter im Wert von 170 000 flämischen Pfund nach Ancona, Ferrara, Mailand und Venedig aus⁴¹. Sie traten erstmals mit der Erlangung von Transitzollvergünstigungen in Basel 1531 in Erscheinung⁴². Bis ungefähr 1553 führte Giovanni Angelo Danon die Firma⁴³, dann ging die Führung an Giovanni Ambrosio Danon in Mailand über, dem wir 1565–1578 begegnen⁴⁴. 1612 erscheint Hans Peter Annoni in Mailand⁴⁵. In Basel war die Firma seit spätestens 1564 durch Vater und Sohn Christoph Annoni, um die Mitte des 17. Jahrhunderts durch Jakob Annoni vertreten⁴⁶. Besonders seit dem letzten Viertel des 16. Jahrhunderts scheinen die verschiedenen

38 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 467, 469, 472. Vgl. T. GEERING, S. 413, 436f.

39 W. BRULEZ, «Les routes ...», S. 126 Anm. 10.

40 STABS, Gerichtsarchiv A 66, 13. 11. 1550. T. GEERING, S. 400, 452. STALU, Akten Fach 7, Handelswesen (Schachtel 899), 1576. Sein Tochtermann in Mailand war Theophrast Ritz (Ritius): Akten Mailand, Schuldsachen (Schachtel 122). Ob und wie er mit dem Pfeffermonopolisten Giovanni Battista Ravalasca von Mailand in Lissabon (um 1585) verwandt war, ist nicht ersichtlich. Vgl. W. BRULEZ, *De firma della Faille*, S. 106f. H. KELLENBENZ, «Le commerce du poivre des Fugger et le marché international du Poivre», in: *Annales ESC* 11 (1956), 1–28.

41 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 467. Vgl. oben Anm. 19. Mit den Annoni verbunden war um die Mitte des 16. Jahrhunderts Johann Angel Caldarin, der jedoch weniger der Spedition oblag und sich später in Basel niederliess. Vgl. W. BRULEZ, l. c. S. 490. W. BRULEZ, «Les routes ...», S. 140 Anm. 51. P. KOELNER, *Die Safranzunft zu Basel*, Basel 1935, S. 447f. Siehe Anm. 61.

42 Siehe Anm. 147. H. KELLENBENZ, S. 401.

43 J. A. GORIS, S. 137, 249, 283, 294, 316, 617. Vgl. oben Anm. 19.

44 J. A. GORIS, S. 137 Anm. 5 (1565). STALU, Akten Stadt, Conducta, 1578.

45 STABS, Protokolle, Kleiner Rat 13, 125r.

46 T. GEERING, S. 453f. P. KOELNER, *Die Safranzunft zu Basel*, S. 448 (1564, 1599). STABS, Handel und Gewerbe T8, 1656 Februar 6.

Mailänder Transportfirmen, die die gleiche Strecke benützten, sich für die Durchführung des Transportes zusammengetan zu haben. So sehen wir, dass die Annoni 1574–1576 mit den Bianchi und Brunelli, 1578–1581 mit den Bianchi und Vergani und gegen 1600 mit den Vergani verbunden waren⁴⁷. Spätestens 1612 traten für etliche Jahrzehnte die drei Häuser Annoni, Volpi und Lorenzi in Luzern und Basel gemeinsam auf⁴⁸. Die Annoni und Volpi waren Mailänder Firmen, während die Lorenzi, welche 1605–1611 mit dem Turiner Haus Gabaleoni verbunden waren⁴⁹, aus Nizza in Savoyen stammten, jedoch in Mailand niedergelassen waren⁵⁰. 1643 brachte Giulio Volpi die Mailänder Giulio Carlo Guidetti und Giovanni Maria Castagnini in sein Geleit herein. Die Guidetti traten 1665 endgültig an die Stelle der Volpi. 1682 scheinen die Urner aus Verärgerung, weil keine Güter mehr eintrafen, das Geleit aufgekündigt zu haben⁵¹.

Die Zusammenarbeit der drei Häuser bezog sich, wie wir 1612 eindeutig feststellen können, einzig auf die Abwicklung des Transportes, war also eine Rationalisierungsmassnahme, während sie sich bei der Aquisition der Güter konkurrenziierten⁵². Diese zweckgebundene Verbindung zeitigte aber im Bereich des Gotthards eine verhängnisvolle Folge, die bezeichnenderweise auf der Bündnerroute nicht eintrat. 1611/12 nämlich liessen sich Annoni, Volpi und Lorenzi nacheinander von Uri, Luzern und Basel das Privileg erteilen, dass ihnen allein die Güterspedition zwischen Italien und Flandern durch

47 Annoni, Bianchi, Brunelli: STALU, Akten Mailand, Staatswirtschaft (Schachtel 124), 21. 1. 1574. Ebenda Kriminaljustiz (Schachtel 122), 3. 9. 1576. Annoni, Bianchi + Co, Mailand: STALU, Akten Stadt, Conducta, 7. 8. 1579. Akten Archiv 1, Fach 4, Pest im Kt. Luzern (Schachtel 753), 1581. Annoni, Vergano, Bianchi: Akten Stadt, Conducta, 9. 10. 1578. STABS, Handel und Gewerbe T8, 1579. W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 467, 1595. STALU, Akten Mailand, Kirchenwesen, Inquisition (Schachtel 123), 10. 12. 1598. Angehörige der Familie Vergano standen früher im Dienst der Annoni, so «Messer Bartholino Vergano, agente delli magnifici Annoni»: Bundesarchiv Bern, Abschriften Staatsarchiv Mailand, Carteggio diplomatico, Ritio in Luzern an B. Ghiringhello (in Bellinzona), 26. 8. 1551. Ferner Franciscus Vergano, Faktor in Uri: STALU, Akten Fach 8, Münzwesen (Schachtel 931), Missive des Chr. Danon, Gutfertiger in Basel, an Luzern, 23. 10. 1565.

48 Erscheinen in den Luzerner Quellen 1612 erstmals gemeinsam, vgl. unten. Über die Annoni, Volpi und Lorenzi vgl. G. S. GRAMULLA, Register. Jedes der drei Häuser führte ein eigenes Zeichen.

49 Vom 1. Januar 1605 bis 1. Juli 1911 bestand eine Gesellschaft der «herren Lorentzi von Meyland» mit Johann Baptista und Bartholome Gabaleon von Turin mit dem Zweck der Güterspedition zwischen Italien, Deutschland und den Niederlanden und umgekehrt: STALU, Akten Stadt, Conducta, 22. 2. 1916. Die Gabaleoni aus Turin zählten zu den wichtigsten Transportunternehmern zwischen Italien und Lyon: A.-M. PRUZ, S. 165.

50 Supplikation von Christof Danon und Hans Rudolf Fäsch, Faktoren, für sich und ihre Prinzipalen in Mailand, vor dem Basler Rat verlesen am 3. [13.] August 1612: STABS, Handel und Gewerbe T8.

51 STALU, Akten Stadt, Conducta. STABS, Handel und Gewerbe T8.

52 «Ausfüerlich und fundamentlich bedenckhen in sachen der newen streitigen condotta und gutfergerey». Vor dem Basler Rat verlesen am 17. [27.] Februar 1612: STABS, Handel und Gewerbe T8.

das Gebiet der drei Orte erlaubt sei. Daran war aber die Bedingung geknüpft, dass die drei Häuser für ihre Transporte zwischen Italien und Flandern nur die Gotthardroute benützten⁵³. Gegen dieses Monopol kämpften sofort die Gabaleoni aus Turin an, die vom savoyischen Gesandten in Luzern mit allen Mitteln unterstützt wurden. Uri und Luzern krebsten zurück, als ihnen Savoyen mit der Sperrung der Pensionszahlungen drohte. Auf Basel, das auf diese Weise nicht getroffen werden konnte, setzte der Gesandte Savoyens die Tagsatzung und vor allem St. Gallen an, da er kurzerhand mit Repressalien gegen die vier in Turin niedergelassenen St. Galler Firmen drohte. Die Gabaleoni selber, deren Basler Faktoren die Battier waren, setzten zur Erreichung ihrer Ziele etliche Mittel ein⁵⁴. Basel gab schliesslich scheinbar nach, im Prinzip aber hielt die Stadt am Monopol fest. Es war ihr nämlich bekannt, dass die Gabaleoni im Grunde nichts anderes bezweckten, als mit der Kundschaft der drei Häuser in Verbindung zu treten, um dann entsprechend der savoyischen Verkehrspolitik die Güterspedition über den Mont-Cenis und Lyon nach den Niederlanden zu leiten. Deshalb gab Basel den Bescheid, dass den Gabaleoni die gleichen Rechte wie den drei Häusern aus Mailand eingeräumt würden, sofern sie persönlich in Basel erschienen und den Rat in ausreichender Weise versicherten, dass sie allein die Route über Basel benützen würden⁵⁵. Da dies nun nie geschah, blieb das Monopol bestehen, und zwar auch in Luzern und Uri. Luzern verlängerte das Privileg stillschweigend 1633, als die Firma Donquart und Miss aus Antwerpen sich einschalten wollte, ferner 1657⁵⁶. Doch hielten sich die drei Mailänder Firmen selber kaum an ihr Versprechen, denn 1627 versprachen sie auch den Bündnern, nur ihre Pässe zu benützen⁵⁷, und 1628 verlangten sie von der Regierung in Mailand Unterstützung gegen Zollerhöhungen in Chiavenna, weil sie diesen Weg für ihre Transporte nach Flandern und Deutschland brauchten, wie sie ausdrücklich schrieben⁵⁸. Und die Regierung entsprach dieser Bitte, obwohl dies eindeutig den Bestimmungen des Kapitulats von 1604 zugunsten des Gotthards widersprach.

1.2.2. Die Faktoren

Aus der knappen Skizze über die Transportunternehmer ergibt sich, dass die Dienstleistungsfirmen des Gütertransportes keine Erfindung des

53 Uri, Landsgemeinde vom 28. 12. 1611 erwähnt: STALU, Ratsprotokoll 64, 15v–16v. Luzern, Ratsbeschluss 10. 2. 1612: Ratsprotokoll 56, 238r. Originalausfertigung Luzerns vom 13. 2. 1612: STABS, Handel und Gewerbe T8. Basel, Ratsbeschluss vom 2. [12.] Mai 1612: STABS, Protokolle, Kleiner Rat 13, 125r.

54 Diese Vorgänge ersieht man vor allem aus: STABS, Handel und Gewerbe T8.

55 STABS, Protokolle, Kleiner Rat 13, 177r. Missiven A 74, 283r: Missive Basel an Zürich als Vorort, Konzept, 5. [15.] 9. 1612. Ebenda 303r–304r: am 9. [19.] 10. 1612 bekräftigt Basel gegenüber Zürich nochmals seinen Entscheid.

56 STALU, Ratsprotokoll 64, 15v–17r (1633 und 1657). Akten Stadt, Conducta.

57 S. BUĆ, S. 99f.

58 Siehe Anm. 9.

16. Jahrhunderts waren, sondern Ende des 15. Jahrhunderts bereits bestanden. Hingegen brachte das 16. Jahrhundert eine wichtige organisatorische Weiterentwicklung.

Aus den detaillierten Luzerner Zollregistern von 1493 bis 1505 geht klar hervor, dass in der Regel der einzelne Transportunternehmer selber oder dann ein Verwandter oder ein Diener die einzelnen Condotte begleitete. Diese Begleitung muss nicht jedesmal entlang der ganzen Strecke bis nach Antwerpen stattgefunden haben. Nötig war sie vor allem auf der Strecke Mailand–Basel, wo der ständige Wechsel von einem Transportmittel zum andern – Wagen, Schiffe, Saumtiere – den Transport nicht nur komplizierte, sondern auch verzögerte. Der Spediteur dürfte an den Anfangs- und Endpunkten der von ihm benützten Strecke Associés oder Faktoren unterhalten haben. So sassen z. B. die Vertreter Peter Goldslagers in Antwerpen und wohl auch in Genua⁵⁹.

Nun ist aber zu beobachten, dass man offenbar von der persönlichen Begleitung abkam und dafür entlang der intensiv genutzten Strecke an wichtigen Verkehrs- und Umschlagstellen eigene Leute als Faktoren einsetzte. Wir können dies zuerst bei den Rossi de Insula feststellen, die bereits vor 1523 einen der vier Brüder als Faktor fest in Basel stationierten⁶⁰. Später, mit der enormen Ausdehnung des Güteranfalls, siedelten auch die Ravalasca und die Annoni in Basel Söhne, Brüder oder Vettern als Faktoren an⁶¹. Dies unterstreicht die Bedeutung Basels als des wichtigsten Verkehrsknotenpunktes zwischen Italien und Antwerpen.

Zwischen Basel und Antwerpen bestand eine direkte Güterzufuhr, da die Basler Faktoren und Spediteure ganze Wagenkonvois direkt nach Antwerpen abfertigten⁶². Hingegen hatten die schwierigeren und die unterschiedlichen Transportverhältnisse im heute schweizerischen Teil der Strecke zur Folge, dass den Hauptfaktoren in Basel sehr bald weitere Faktoren in Luzern und im ernerischen Altdorf unterstellt wurden. Diese untergeordneten

59 F. GLAUSER, S. 210ff.

60 STABS, Gerichtsarchiv A 56, 1523, Dienstag nach Assumptionis. Über diese Organisationsform vgl. W. BRULEZ, *De firma della Faille ...*, S. 365f. «Antoni de Insula von Gennow» ist in Basel bis 1534 nachzuweisen: STABS, Gerichtsarchiv A 58, 177, 9. 3. 1534. Bereits am 27. 7. 1534 erscheint als Diener Franz de Insulas Dominicus de Busch (de Busto): ebenda 292. Dieser stirbt 1536 in der Herberge zur Blume, worauf sich seine Kinder Hans Peter, Andres und Margareta de Busto aus Mailand sowie Schwan Jacob von Bolentz, genannt Albertatz, als Bevollmächtigter des Nicola Russ de Insula und anderer Gewerbsgemeinder melden: ebenda A 59, 188f.

61 Johann Angel Calderino, Vetter und Bevollmächtigter des Johann Angel Annoni 1537–1538: STABS, Gerichtsarchiv A 60, S. 48, 106, 294. Er und offenbar auch Annoni waren Schwäger des Basler Ratsherrn Hans Rudolf Fäsch: *Amtliche Sammlung*, 4/1E, 706f. (1552/54). STABS, Gerichtsarchiv A 69, 3. 10. 1555. Vgl. Anm. 41.

62 Prozess von B. Ravalasca, A. Socin von Bellinzona und K. Chalderinus vor dem Reichskammergericht in Speyer gegen den Kardinalbischof von Metz, 1555: Archives Départementales de Moselle, Metz, Procès no. 681 de la Chambre Impériale (B.11030).

Faktoren, die wir seit den vierziger Jahren in Luzern und nach 1550 in Altdorf beobachten, waren bis in die siebziger Jahre in der Regel immer erfahrene und bewährte Diener der betreffenden Firma und ausnahmslos italienischer Muttersprache. Hingegen waren auf der andern Seite des Gotthards, in Bellinzona, die Faktoren Bürger dieser Stadt⁶³. Die Aufgabe⁶⁴ der Faktoren, die am Aufenthaltsort selber wiederum Gutfertiger genannt wurden, war sehr vielfältig. Sie überwachten den Transport auf den ihnen zugewiesenen Strecken und sorgten dafür, dass der Güterfluss nicht unterbrochen oder verzögert wurde. Zu ihrem Pflichtenkreis gehörte es ferner, die Säumer, Fuhr- und Schifflleute anzustellen und zu entlohnen, Zölle, Weggelder, Sust- und Waaggebühren zu bezahlen und nicht zuletzt die Verbindung zu den örtlichen Autoritäten zu pflegen. Die nötigen, nicht unbeträchtlichen Summen erhielten sie von den Prinzipalen überwiesen. Bei Geldknappheit nahmen sie Darlehen an Ort und Stelle auf. Als Sicherheit für solche Darlehen galt nicht etwa das persönliche Gut des Faktors, sondern das stets vorhandene Transitgut, auf das man im Falle der Zahlungsunfähigkeit zurückgriff. Das Einkommen des Luzerner Faktors der Annoni betrug in den siebziger Jahren jährlich etwa 60–70 Kronen, ein Betrag, der für den Lebensunterhalt nicht ausreichte. Die Faktoren trieben deshalb in der Regel neben ihrem Dienst Eigenhandel. Solange der Faktor ein Diener der Speditionsfirma war, konnte er sich an seinem Aufenthaltsort nicht häuslich niederlassen, sondern war gezwungen, im Wirtshaus zu leben. Dies mag ein Grund für den häufigen Wechsel gewesen sein, den wir besonders in Luzern⁶⁵ beobachten können. Es ist deshalb begreiflich, dass sie darnach strebten, ins Bürgerrecht aufgenommen zu werden, falls sie am Ort zu bleiben gedachten und verheiratet waren⁶⁶. Seit den siebziger Jahren jedoch drängte wohl nicht nur Luzern darauf, dass der Faktor aus der Reihe der Luzerner Bürger genommen werde, was schliesslich geschah. 1608–1618 ist Hans Jörg Castanea als Lu-

63 *Amtliche Sammlung*, 4/1E, 415. Über die Ghiringhelli vgl. E. WALDER, S. 86ff.

64 Zum folgenden hauptsächlich die Missive Basels an Luzern, 30. 10. 1577, betreffend den Bankrott des B. Ravalasca: STALU, Akten Basel, Handelswesen (Schachtel 211). Vgl. W. BRULEZ, *De Firma della Faille ...*, S. 374. G. S. GRAMULLA, S. 393f.

65 1574 nannten die Basler Faktoren als ehemalige Faktoren in Luzern: Herr Baptist Cesat selig (†1549, Vater des Stadtschreibers Renward Cysat), Franz de Insula, Franz Masnaga, Baptista Manzello, Bernardo Rossino. STALU, Akten Mailand, Staatswirtschaft (Schachtel 124).

66 In der in Anm. 64 zitierten Missive schrieb Basel: Die Transportfirmen «haben ouch ire factoren und gutfertiger alhar in unser statt geordnet, die sich anfenglich in den gastherbergen alhie erhalten müssen, aber volgendts durch vylfaltige angewendte pitten, domit sie desto mit weniger costen durch eigene hushaltungen sich uspringen mochten, von uns zu burgern angenomen worden sind». Hieronimus de Insula, der 1544 ins Basler Bürgerrecht aufgenommen wurde, heiratete hierauf die Tochter des Wirts zum Storchen, bei dem er offenbar gewohnt hatte. Über die unglückliche Ehe, die 1554 geschieden wurde, vgl. Das Tagebuch des Johannes Gast, hg. P. BURCKHARDT, in: *Basler Chroniken* 8, Basel 1945, S. 306ff. mit Anm. 13.

zerner Faktor der drei Mailänder Transportunternehmen nachzuweisen. Bei seinem Tode 1618 erbten die beiden Tochtermänner, Niklaus Meyer und Melchior Balthasar, die Faktorenstelle⁶⁷. Daraus gingen die beiden Speditionsfirmen Meyer und Balthasar hervor, die bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein bestanden.

Fassen wir kurz zusammen. Eine rege Speditionstätigkeit finden wir auf der Gotthardroute seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert in der primitiven Form der Begleitung der Güter. Als der Transit stark zunahm, waren die Spediteure gezwungen, zu einer verfeinerten, von den grossen italienischen Handelshäusern des späteren Mittelalters übernommenen Organisationsform überzugehen und an gewissen neuralgischen Punkten der bedienten Strecke feste Vertreter, Faktoren, einzusetzen⁶⁸. Diese Einrichtung konservierte sich im 17. Jahrhundert, als Ortsansässige Faktoren wurden. Im 18. Jahrhundert schliesslich scheinen sich die Faktoren verselbständigt zu haben. Denn nun traten sie als selbständige Speditoren für jenes Gebiet auf, das früher Faktoren als Angestellte betreut hatten⁶⁹.

1.3. Umfang des Transits

Die quantitative Bestimmung der Transithöhe ist von erheblicher Bedeutung, will man eine einigermaßen richtige Einordnung in den gesamten Alpen transit und den Verkehr überhaupt erreichen. Ausgehend von den uns zur Verfügung stehenden Quellen, befassen wir uns hier nur mit dem internationalen Transit⁷⁰. Der gesamte lokale Verkehr wird nicht miteinbezogen.

Wir versuchen vorerst anhand der Quellen die Grösse der jährlichen Durchfuhrmenge zu erfassen. Wir rechnen dabei grundsätzlich mit der für den Verlad auf Saumtieren üblichen Transporteinheit, nämlich dem Saum, der in der Regel aus zwei Bastlasten zusammengesetzt war, nämlich aus zwei Ballen (Tuch, Wolle), zwei Fässern (Meerfische), zwei Kisten (kostbare italienische Stoffe) oder zwei Säcken (Reis). Ein Saum hatte ein Gewicht von rund 4 Zentnern oder 200 kg⁷¹.

67 1608: STALU, Akten Archiv 1, Fach 7, Schifffahrt (Schachtel 900), Ordnung der Kaufleute und Gutfertiger, ca. 1590. 1618: Ratsprotokoll 56, 38v. Darüber eingehend P. HOPPE, S. 344–352.

68 W. BRULEZ, *De firma della Faille ...*, S. 365f.

69 W. BAUMANN, S. 67ff.

70 F. GLAUSER, S. 190f., 228ff. An Waren sind zu nennen Reis als Massengut, Wolle, Tuch, Bücklinge. Nicht berücksichtigt wurden Wein, Salz, Getreide.

71 In der Literatur wird gewöhnlich mit 3 Zentnern oder 150 kg gerechnet. Vgl. dagegen: 1555 beklagten sich die Säumer der Riviera (zwischen Bellinzona und Biasca), dass ein Saum, der früher 24–25 Ruben (400–416 lb) wog, jetzt sogar 30–34 Ruben (500–566 lb) wiege: *Amtliche Sammlung*, 4/1E, 1197. Ein Saum Reis hat 406 lb Basler Gewicht zu entsprechen: STALU, Ordnung des Pfundzollers 1590, cod 6790, 2r (Nachtrag des 17. Jahrhunderts).

Wir können für unsere Erörterung von einer gut gesicherten Grösse ausgehen. Denn für ein ganzes Jahrzehnt, nämlich für 1493–1503, und für 1504/05 besitzen wir die Zollregister des Gotthardtransits in Luzern, in die jeder Transport einzeln eingetragen ist. Darnach schwankten die jährlichen Durchfuhren sehr stark zwischen einem Minimum von 441 Saum und einem Maximum von 1447½ Saum. Der jährliche Durchschnitt der zehn Jahre lag bei 852 Saum oder rund 170 Tonnen⁷². Das sind sehr bescheidene Mengen. Leider besitzen wir für die Folgezeit, die uns hier interessiert, keine Zollregister mehr, die in ähnlich zuverlässiger Weise Auskunft erteilen würden. Aus diesem Grunde benötigen wir die Hinweise der Quellen. Den Export von Antwerpen aus nach Italien, für den von 1543 bis 1545 Zollregister vorhanden sind, berechnet W. Brulez⁷³ für eine Periode von zweieinhalb Jahren auf insgesamt ungefähr 28 000 Ballen Güter. Jährlich betrug diese Ausfuhr also durchschnittlich 11 200 Ballen oder 5600 Saum. Davon gingen zwei Drittel, d. h. rund 3 800 Saum, über den Gotthard und den Splügen, der Rest über den Brenner. Im Jahre 1546 gab Johann Angel Annoni vor der eidgenössischen Tagsatzung an, dass er jährlich über 5000 Ballen, also über 2500 Saum, durch die Eidgenossenschaft spediere⁷⁴. Das Jahr 1549/50 war für den Transit gegenüber den vorausgegangenen Jahren wegen der lange andauernden Pestepidemie sehr schlecht, der Zollertrag infolgedessen viel niedriger als erwartet. Eine Untersuchung des Transits in Bellinzona im September 1550 ergab: die vier Faktoren von sieben Transportunternehmern oder Kaufleuten hatten innerhalb des vergangenen Jahres aufgrund ihrer Bücher zusammen insgesamt 4105½ Saum Transitgut abgefertigt. Die Güterspedition hatten sie teilweise mehrere Monate lang ganz eingestellt⁷⁵. Von der genannten Zahl, die ein ausgesprochen schlechtes Jahr repräsentiert und trotzdem fast fünfmal den Durchschnitt der vorangehenden Jahrhundertwende übertrifft, könnte ein kleiner Teil über den San Bernardino Richtung Chur geführt worden sein. Mehr als zwanzig Jahre später, im Jahre 1571, gab Uri an, dass in Flüelen alljährlich viele tausend Saum Reis und andere Güter durchgeführt wurden⁷⁶. 1573 endlich befahl der Rat zu Luzern den Niederwasserschiffleuten, wöchentlich drei Schiffe für den Transit nach Basel bereitzuhalten⁷⁷. Rechnen wir mit einiger Vorsicht je Woche im Durchschnitt mit 1½ Schiffen zu 50 Saum oder 10 Tonnen⁷⁸ je Schiff, so

Ferner W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 464: 1 Balle wiegt rund 220 lb. K. O. MÜLLER, *Welthandelsbräuche (1480–1540)*, Stuttgart/Berlin 1934 und Wiesbaden 1962 (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, 5), Sachregister unter «Saumlast».

72 F. GLAUSER, S. 194ff.

73 «L'exportation» ..., S. 464.

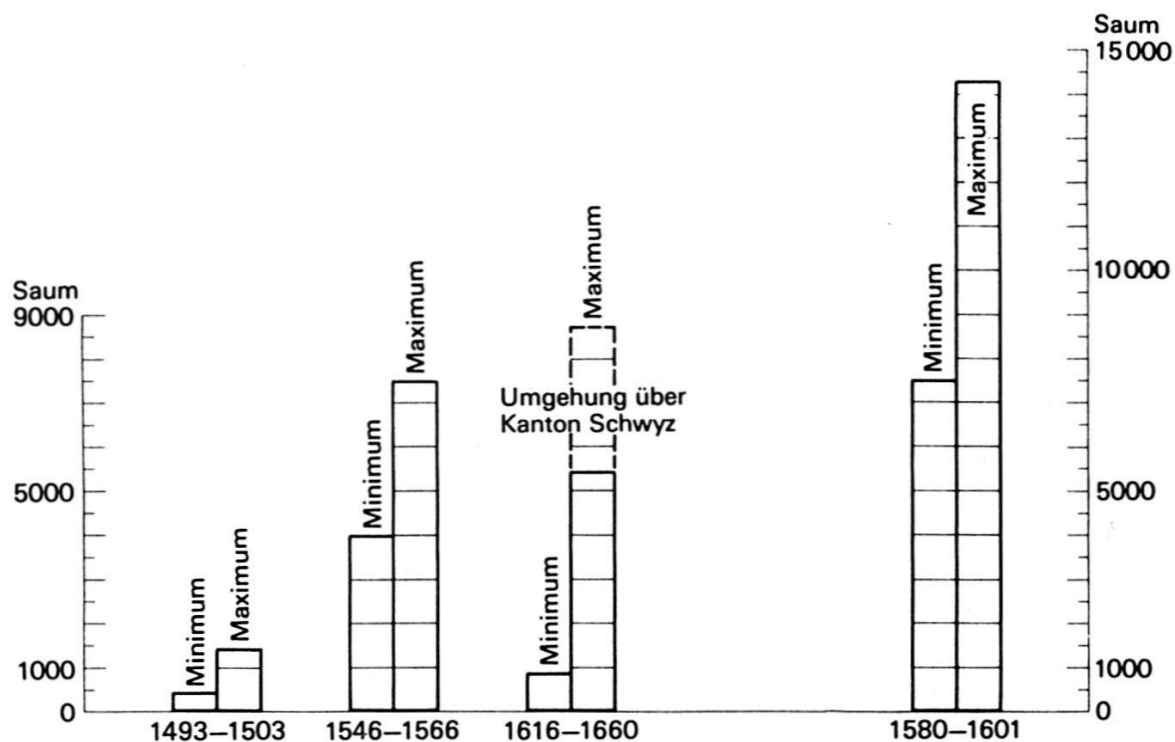
74 *Amtliche Sammlung*, 4/1D, 606. Als Ausweichroute wurde der Weg über Trient angegeben.

75 Ebenda 4/1E, 415. Das Rechnungsjahr dauerte von September bis September. Über die Pest: *Storia di Milano* (F. CHABOD), 9, 198.

76 *Amtliche Sammlung*, 4/2A, 485.

77 STALU, Ratsprotokoll 31, 43rf.

78 Bei Reistransporten wurden je Schiff rund 50 Saum (200 Zentner) geladen. Vgl. Basel an



Graphik 1. Grössenordnungen a) des Transits in Luzern, b) des Transits in Chur. (1 Saum = 3–4 Zentner.)

ergibt das in einem Jahr 3900 Saum. Nehmen wir für den gesamten Verkehr auf der Landstrasse in beiden Richtungen nochmals die gleiche Zahl, so gelangen wir zu einer Transportkapazität von rund 7800 Saum im Jahr.

Alle eben genannten Zahlen geben uns eine Vorstellung von der Grössenordnung, mit der wir bei der Erschliessung der Zollrechnungen rechnen müssen. Die Luzerner Transitzollrechnungen, auf die wir uns stützen, sind Jahresrechnungen⁷⁹. Der Amtmann, der diesen Zoll einzog, war bis 1532 der Zentnerzoller. Mit der neuen Zollordnung von 1533 wurde der Einzug des Transitzolls dem Pfundzoller übertragen⁸⁰. Da seit 1519 Zentner- und Pfundzolleramt vom gleichen Amtmann besorgt wurden, bedeutete dies

Luzern, 23. 8. 1544: STALU, Akten Basel, Handelswesen (Schachtel 211) und STABS, Missiven A 31, 593f. Ladezettel der Schiffe 1567/68: STALU, Akten Fach 8, Zollvergehen (Schachtel 926).

79 Für 1500–1532 (Zentnerzoll): STALU, Rechnungsbuch der Stadt Luzern Ämter 1479–1584, cod 6865, 392–399. Für 1533–1570 (Pfundzoll): ebenda 625–637. Für 1616–1923: Akten Fach 8, Zollwesen, Pfundzollerrechnungen (Schachtel 929B). Für 1626–1660, Rechnungsbuch des Pfundzolleramtes 1588–1684, cod 6805, 34v–70v. Das Rechnungsjahr dauerte von Mitte Jahr bis Mitte Jahr. Zwecks Vereinfachung führen wir im Text und in den Graphiken jeweils nur das Abrechnungsjahr an, also z. B. 1550 für das Rechnungsjahr 1549/50.

80 Ordnung des Zentner-, Pfund- und Schiffszolls zu Luzern 1533, gedruckt: W. SCHNYDER, «Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz», in: *Zeitschrift für Schweizerische Geschichte*, 18 (1938) 200–202.

eine rein organisatorische Massnahme, die jedoch zur Folge hat, dass seither der Transit nicht mehr in der Abrechnung des Zentnerzolls, sondern in jener des Pfundzolls zu suchen ist⁸¹. Die Zollsätze betragen 2 und 4 Schilling je Saum Kaufmannsgut, der Durchschnitt läge somit bei 3 Schilling. Da das Pfund, mit welchem im Rechnungswesen der Stadt Luzern gerechnet wurde, 15 Schilling galt, wären je Pfund 5 Saum zu rechnen. Um jedoch den vom Pfundzoller miterfassten Lokalverkehr zu eliminieren, rechnen wir in der Folge nur mit 4 Saum je Pfund Luzerner Währung. Diese Rechnungen stehen uns nur bis 1570 zur Verfügung. Nachher wurden Zentner- und Pfundzollrechnung zusammen abgerechnet. Erst von 1616 an erscheinen in diesen Rechnungen vereinzelt wieder Angaben über den Transitzoll, und zwar jetzt in der Form von Ablieferungen des Faktors der Transportunternehmen. Welche Grössenordnungen ergeben sich nun aus diesen Rechnungen? Zwischen 1546 und 1566 (Graphiken 1 und 2) schwankten die Pfundzolleinnahmen zwischen 1300 und knapp 1900 Pfund, was rund 5200 und 7610 Saum entsprochen haben dürfte. Die Spitze von rund 1890 Pfund wurde innerhalb von acht Jahren dreimal erreicht: 1555 mit 1884 Pfund, 1560 mit 1891 Pfund und 1563 mit 1892 Pfund. Nur einmal, im bereits erwähnten Pestjahr 1550, fiel der Ertrag des Pfundzolls auf 972 Pfund oder 3888 Saum hinunter. Der Durchschnitt der zwanzig Jahre lag bei rund 6200 Saum. Wir haben es mit einer für damalige Verhältnisse geringen relativen Schwankung zu tun, weil der Güterfluss regelmässig floss und vor allem einen hohen Durchschnitt beizubehalten vermochte.

Die Erträge der Pfundzollrechnungen von 1616 bis 1656 (Graphiken 1 und 3), die sich auf den Transit beziehen, können wir einigermassen genau in die Anzahl Saum umrechnen. Seit 1579 betrug der Einheitszoll für einen Saum Transitgut der Transportunternehmer 4 Schilling. Dieser Ansatz wurde 1633 auf 10 Schilling erhöht⁸². Zwar stieg der Transit bisweilen auf über 5000 Saum an. Doch waren die Schwankungen überaus stark, der Güterfluss somit unausgeglichen. Der Tiefpunkt wurde in dieser Periode im Jahre 1648 mit nur 905½ Saum erreicht.

Wollen wir nun, ausgehend von diesen Luzerner Transitzahlen, die Ausdehnung der gesamten, vermutlichen Durchfuhr über den Gotthard in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts erfassen, so sind nun auch die Umfahrungen über Küssnacht–Horgen und Brunnen–Richterswil miteinzubeziehen. In der Regel dürften die hier abgezweigten Mengen nicht ins Gewicht fallen, weil diese Strassen offenbar vor allem bei ganz grossen, ausserordentlich starken und kurzfristigen Aufschwüngen des Transits massiv benützt wurden. So können wir aufgrund der Zollrechnungen von Brunnen und Küssnacht feststellen, dass auf diesen beiden Strassen zwischen 1618 und 1621

81 Vgl. F. GLAUSER, S. 182f. (mit Skizze).

82 STALU, Ordnungsbuch des Schiffmeisters, des Pfund- und Zentnerzollers 1574, cod 6785, 4r (1579). Dasselbe 1590, cod 6790, 6r (1599), 6v, 31r (1619). Ratsprotokoll 64, 16v (1633).

nochmals jährlich zwischen 3000 und 3500 Saum durchgeführt wurden⁸³, was über 60% des Luzerner Transits ausmachte (Graphik 1). Gesamthaft dürfte deshalb um 1620 die Spitze bei 9000 Saum jährlich gelegen haben. 1624 jedoch, als die Durchfuhr durch Luzern immer noch hoch war, war die Luzern ausweichende Gütermenge wieder auf wenige hundert Saum zusammengesunken, wie aus dem Ertrag des Zolls zu Rothenturm zu schliessen ist⁸⁴.

2. Die Transittendenzen 1500–1660

Für die folgenden Erörterungen teilen wir die während anderthalb Jahrhunderten zu verfolgende Entwicklung in drei durch die Quellenlage in Luzern bedingte Perioden ein. Wir versuchen, die Transittendenzen in Luzern und Basel⁸⁵ miteinander in Beziehung zu bringen und zu vergleichen.

2.1. Der Aufschwung bis 1570

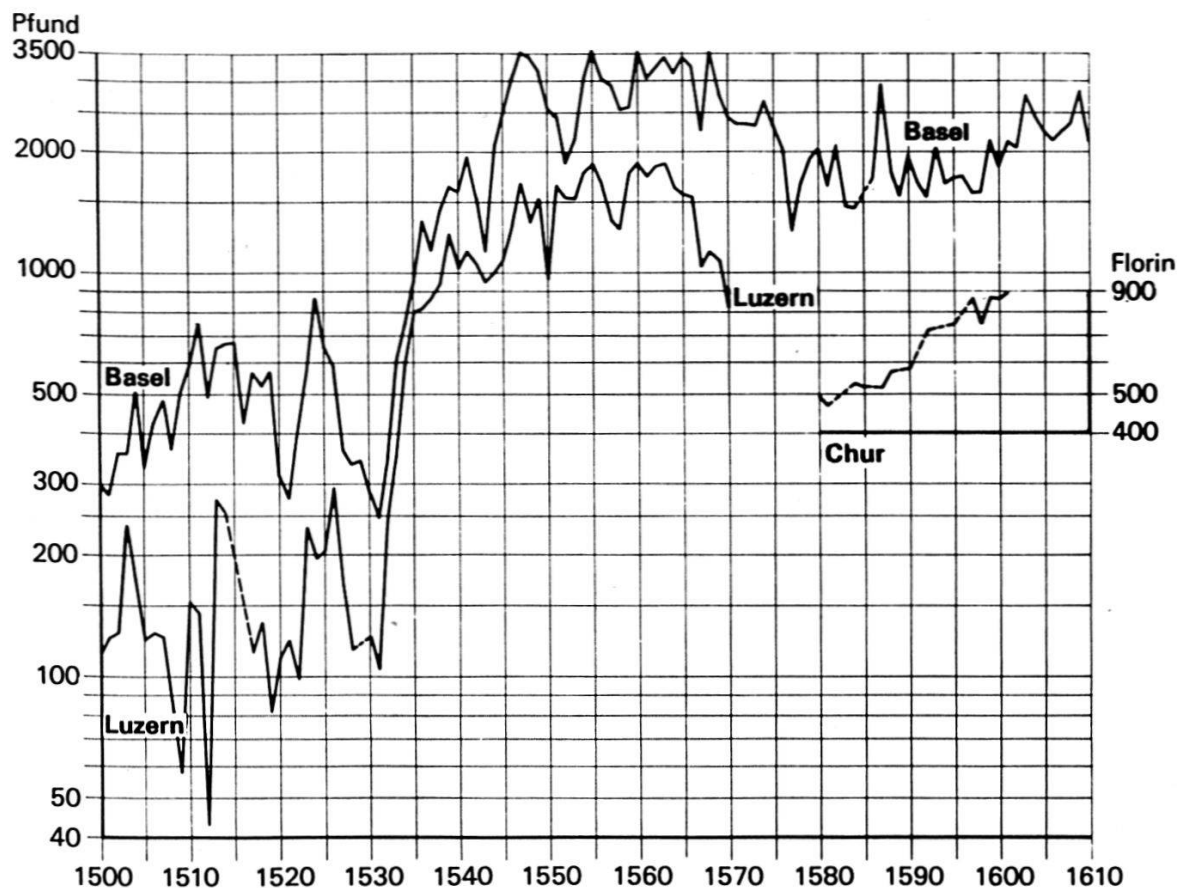
Die Zeit von 1500 bis 1522 (Graphik 2) war vor allem gekennzeichnet durch die italienischen Kriege. Diese bewirkten in Luzern eine sehr unregelmässige Güterdurchfuhr. Jahren mit einigermaßen normaler Transithöhe folgten tiefe Einbrüche. Der Güterverkehr, vor allem getragen von den genuesischen Transportunternehmern, strebte im traditionellen Ausmass dem Gotthard zu, ohne allerdings jene Mengen zu erreichen, die um 1500 üblich waren. Die Tendenzen in Luzern und Basel entsprachen sich vor 1520 kaum. Der Basler Verkehr war regelmässiger, der Luzerner grossen Schwankungen unterworfen. Das dürfte darauf hindeuten, dass man von Basel und Mailand aus dem Gotthard gerne im Westen oder im Osten auswich.

Ab 1520 ungefähr, genauer ab 1522, entwickelten sich der Basler und der Luzerner Verkehr in schöner Gleichmässigkeit. Die Vertreibung der Franzosen aus dem Herzogtum Mailand nach der Niederlage bei Bicocca dürfte

83 M. OCHSNER, 2, 28: 1618/19 warf der Zoll zu Immensee von Teilgütern (Transitgütern) 190 Gulden ab, jener von Brunnen für Kaufmannsgüter 504 Gulden. Da für Immensee in der Regel der gleiche Tarif galt wie für Brunnen, ist je Gulden mit 10 Stuck = 5 Saum zu rechnen. Das ergäbe für beide Zollstätten zusammen 3470 Saum. Der Zoll von Kaufmannsgütern in Brunnen ergab für 1619/20 5906½ Stuck (2953 Saum) und für 1620/21 5778 Stuck (2889 Saum). Offensichtlich wurden diese genauen Zahlen in die Rechnung aufgenommen, weil es sich um seltene, aufzeichnungswürdige Ausnahmen handelte.

84 M. OCHSNER, 2, 94f.

85 In Basel ist der Transit im «stettzoll im kouffhuss» zu suchen. Vgl. T. GEERING, S. 400. 1549/50 wurde er in der Abrechnung erklärt als «furgender zoll». Erträge 1500–1535: *Der Stadthaushalt Basels im ausgehenden Mittelalter*, 1. Abt., *Die Jahresrechnungen 1360–1535*, Bd. 1, Tübingen 1909, S. 336ff. Erträge 1536–1646: STABS, Finanz H, Jahresrechnungen.



Graphik 2. Ertrag der Transitzölle in Basel und Luzern 1500–1610, in Chur 1580–1601.

sich hier positiv ausgewirkt haben. Aber etwa 1527 folgte nochmals ein mehrjähriger Einbruch, der nicht schwer zu erklären ist. Mailand erlebte damals bis 1529 schreckliche Jahre der Pest, der inneren Kriege und der Volksaufstände. Oberitalien war durch Kriege und Epidemien völlig heruntergekommen⁸⁶. Im Jahre 1532 aber setzte der Transit zu einer Aufwärtsentwicklung⁸⁷ an, wie sie der Gotthardverkehr bis dahin noch nie erlebt hatte. In steilem Aufschwung stieg die Durchfuhr ununterbrochen an. Der Ertrag des Luzerner Transitzolls kletterte zwischen 1531 und 1540 von 105 auf 1022 Pfund, jener in Basel von 250 auf 1600 Pfund hinauf. Diese gemeinsame Entwicklung beweist, dass der Basler Transit damals hauptsächlich auf Luzern und damit auf den Gotthard ausgerichtet war. Der Verkehr über

⁸⁶ *Storia di Milano* (C. CIPOLLA), 11, 377f. R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan», S. 179. J. DIERAUER, 3, 154ff.

⁸⁷ Wie die ausgedehnten Forschungen M. KÖRNERs über den Finanzhaushalt der schweizerischen Städte zeigen, verzeichneten praktisch alle Zollerträge im schweizerischen Mittelland die gleiche Tendenz. Auch das Absinken der Erträge trat überall zur gleichen Zeit, nämlich Mitte der sechziger Jahre, ein, jedoch verschieden stark je nach Landschaft. Vgl. M. KÖRNER, *Solidarités financières suisses au 16e siècle*, Thèse dactylographiée, Genève 1976.

Basel und Luzern stieg weiter an und konnte sich in den fünfziger und anfangs der sechziger Jahre gegenüber 1540 nochmals fast verdoppeln. Das bedeutete für den Gotthardverkehr eine bis dahin noch nie gekannte, langandauernde Blüte.

Die Gründe für diesen grossen Aufschwung sind sowohl in den damaligen politischen und wirtschaftlichen Konstellationen Europas wie auch in den Bedingungen des Welthandels zu suchen, der über Antwerpen lief. 1522 geriet das Herzogtum Mailand, dessen zentrale Bedeutung für den kontinentalen Fernverkehr nicht genug unterstrichen werden kann, in den habsburgischen Machtbereich. Das bewirkte offensichtlich rasch eine Hebung des Gotthardverkehrs; denn nun führte ein grosser Teil des Verkehrsstranges Antwerpen–Italien durch habsburgische Lande, nämlich durch die Niederlande, das Elsass und Mailand. Und nach dem Übergang an Habsburg, um 1530, setzte in Mailand eine lange Periode des Friedens ein. Die Lombardei erholte sich langsam, und um 1540 setzte der wirtschaftliche Aufschwung ein. Mailand erlebte lange Jahrzehnte anhaltender Prosperität und als Folge davon eine bedeutende Belebung des Güteraustausches auf weite Distanzen. So bildete die lombardische Metropole ein Gegengewicht gegenüber der Messestadt Lyon, die seit dem 15. Jahrhundert durch eine gezielte französische Politik gefördert wurde⁸⁸.

Hinzu kam, dass die Genuesen, denen im europäischen Waren- und Zahlungsverkehr eine zentrale Stellung zukam, Frankreich und seit 1534 auch Savoyen meiden und einen neuen Platz für ihre Wechseltreffen suchen mussten⁸⁹. So verbot Genua am 22. Januar 1535 den bisher gewohnten Transport genuesischer Güter über die Westalpen und Chambéry und dekretierte, dass in Zukunft der Verkehrsweg durch die Lombardei und die Schweiz zu benützen sei: Eine Kontrollstelle sah Genua in Luzern vor, was beweist, dass mit dem Weg durch die Schweiz der Gotthard gemeint war⁹⁰. Einmal mehr, vielleicht zum letzten Mal, nahm damit Genua bestimmenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Bereich unseres Passes. T. Geering⁹¹ nannte nämlich bereits für das 13. Jahrhundert den Gotthard eine «genuesische Konkurrenzlinie» gegen den von Venedig benützten Brenner. Und als 1496 die Genuesen Frankreich zu meiden hatten, wichen sie über den Gotthard aus⁹². Während nun bis in die 1530er Jahre die genuesischen Speditoren mit den Rossi de Insula an der Spitze im Gotthardverkehr eine führende Rolle spielten, wurden sie nachher und besonders seit der Mitte des 16. Jahrhunderts von der Mailänder Konkurrenz vollständig verdrängt⁹³.

88 *Storia di Milano* (C. CIPOLLA), 11, 380ff. R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan», S. 177ff.

89 D. GIOFFRÈ, S. 117ff. J.-G. DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVIIe siècle*, I, Paris 1969, S. 26, 32ff.

90 D. GIOFFRÈ, Quellenanhang Nr. 668.

91 S. 205. 92 F. GLAUSER, S. 196.

93 Über die Ablösung der genuesischen durch die mailändische Vorherrschaft in der Spedi-

Mailand war zwar auch auf den Gotthardpass ausgerichtet, aber offensichtlich bevorzugte man dort auf die Dauer die seit dem Altertum benützten und durch einen lebhaften Verkehr mit Süddeutschland (Nürnberg, Augsburg) gut bekannten Bündnerpässe.

Schon von diesen Überlegungen her war, trotz der oberitalienischen Wirtschaftsblüte, nach dem Ausscheiden der Genuesen aus der kontinentalen Güterspedition ein allmählicher Rückgang des Gotthardverkehrs zu erwarten. Dass der Niedergang des Transits aber 1566 einsetzte, war bezeichnend für eine weitere, entscheidende Abhängigkeit dieses Passes, denn in diesem Jahre erlebte Antwerpen den Höhepunkt seiner religiösen Wirren, die im Jahre darauf zur Niederwerfung der Niederlande durch Spanien führten⁹⁴. Sehr eindrücklich wird durch diese Entwicklung die Bedeutung dieser Welt-handelsstadt des 16. Jahrhunderts für den Gotthardverkehr vor Augen geführt. Nun begannen sich nämlich die südländischen Kaufleute aus Antwerpen abzusetzen⁹⁵, und der englische Export wandte sich nunmehr hauptsächlich über Emden, Hamburg und Amsterdam dem Kontinent zu, was bedeutete, dass sich der Nord-Süd-Verkehr nach Osten verlagerte. Dieser Verkehrszug erreichte Mailand über Nürnberg und den Splügenpass⁹⁶.

tion zwischen Nord- und Südeuropa auf dem Landweg vgl. oben den Abschnitt über die Transportunternehmer.

94 H. VAN DER WEE, *The growth of the Antwerp market and the European economy (14th–16th centuries)*, 2 vol., Louvain 1963, S. 232ff. J. A. GORIS, S. 11.

95 J. A. GORIS, S. 599ff. G. S. GRAMULLA, S. 173ff.

96 W. BRULEZ, «Les routes ...», S. 175–181. H. VAN DER WEE, *The growth ...*, zitiert in Anm. 94, 2, 236ff. STALU, Akten Stadt, Conducta, Memorial des G. A. Fasolo [an die Regierung in Mailand, ca. 1604], fol. 5rf, Abschrift eines Schreibens von Presidente et maestri delle Entrate Ordinarie dello Stato di Milano vom 20. 12. 1597: «... il quale memoriale ci parve bene farlo intimare à Vergani, Raymondi, Annoni et Appiani, conduttieri, accio dicessero per che per servitio di sua Maestà non si dovessero astringere à fare il viaggio proposto dal Fasolo nel condurre le mercantie loro, li quali conduttieri, eccetto li Appiani, nanno risposto non esser possibile voltar le loro mercantie per il camino de Suicceri sotto pretesto che de Fiandra non venga hora per causa delle guerre la decima parte delle mercantie che altre volte solevano venire, il camino de quali era comodo per la via de Suicceri et che l'altre robbe, che vengono de Olanda, Amburgho, Ostandam, vengono per la più parte da Portugal, Spagna et Ingheltera, le quali vanno a Norimbergh per via de Grisoni, strada comoda, et che in oltre le robbe sono de mercanti et non delli conduttieri, obligati a condurre le mercantie per le strade che vogliano li padroni d'esso et che non mancano persone à Verona et Bergamo, che seletitano detti conduttieri et mercantia a voler fare quela strada, promettendoli grandi vantaggi. Mà li Appiani solo hanno risposto, esser cosa bona et utile à sua Maestà accomodar il viaggio proposto dal Fasolo et che essendo sicuro, che non gli sia fatto represaglie delle mercantie, si delibereranno mandarle per detta strada. Il Fasolo ha replicato à detti Vergani et altri, che non fà al caso il dire, che di Fiandra non venghi la decima parte delle mercantie, et che per le altre è più comoda quella de Grisoni, per che dice che tutte le mercantie vanno a capitare à Basilea et che dovendo tutte capitare à Basilea, è meglio mandarle per via de Suicceri che per quella de Grisoni, essendo quella de Suicceri più corta, migliore et più comoda et che per le mercanti si fà mandare le sue mercantie per strade più corte, di manco spesa, sicure et migliori, et che imbarcandosi le mercantie sopra il Lago Maggiore ponno andare a Venetia senz' mai disbarcare.»

2.2. Der Gotthardtransit in der Krise (1570–1616)

Während dieser Periode hielt die oberitalienische Wirtschaftsblüte bis 1580 unvermindert an, lief dann langsam aus und ging von 1605 bis 1630 in eine Zeit der Stagnation über⁹⁷. Die Bedeutung der Messestadt Lyon sank stetig, da die französische Politik den Aufschwung von Paris begünstigte⁹⁸. Die Schwerpunkte verlagerten sich also einerseits nach Nordwesten – Paris –, andererseits nach Nordosten – London, Amsterdam, Hamburg. Im Süden behielt nur Mailand seine starke Stellung.

2.2.1. Der Rückgang im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts

Für die lange und wichtige Periode von viereinhalb Jahrzehnten fehlen uns in Luzern Zahlen über die Transithöhe. In dieser Zeit schwächte sich zwar auch der Basler Transit (Graphiken 2 und 3) ab, er konnte sich aber dann doch relativ gut behaupten. Diese Feststellung ist deshalb wichtig, weil sie für Luzern und den Gotthardverkehr nicht mehr zutrifft. Hier blieb nach allen Anzeichen bis 1575 ungefähr der Transit noch auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. Die häufigen Reibereien der Transportunternehmer z. B. mit den Luzerner Niederwasserschiffleuten und die Klagen über die steten Lohn- und Zollerhöhungen entlang der ganzen Route und über den langsamen Gütertransport waren aber Symptome dafür⁹⁹, dass die Gotthardroute die Transportunternehmer nicht mehr recht befriedigen konnte. Weitere, schwerwiegende Nachteile traten hinzu. Luzern¹⁰⁰ und Uri, aber auch weitere Gegenden an der Gotthardstrecke gerieten im Laufe des 16. Jahrhunderts immer mehr in den schlechten Ruf, Pestepidemien und Seuchen in besonderem Masse ausgesetzt zu sein. Der allmächtige Mailänder Sanitätsrat (Magistrato della Sanità) nämlich, der mit allen Vollmachten ausgerüstet war und bei Epidemien Banngebiete bis weit über die Alpen hinweg wirksam bezeichnete, unterhielt längs der Alpen z. B. ein ganzes Überwachungssystem mit eigenen Beamten und Vertrauensleuten. Auf eidgenössischem Gebiet finden wir seine Aufpasser bis nach Airolo hinauf. Die Sanità liess bei jeder Meldung, auch wenn es sich nur um Gerüchte handelte, die Verkehrsstränge sperren und durch öffentliche, gedruckte Rufe das Be-

97 C. M. CIPOLLA, S. 31, 35. *Storia di Milano* (C. CIPOLLA), 11, 389f.

98 R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan», S. 185.

99 Der Schifflohn der Luzerner Schiffleute für den Transport von Kaufmannsgütern wurde zwischen etwa 1541 und 1579 ungefähr um das Drei- bis Vierfache erhöht: STALU, Akten Fach 8, Zollwesen, Zollordnungen und Zolltarife (Schachtel 925). Ordnungsbuch des Schiffmeisters 1574, cod 6785, 16v (1579). Weitere Akten zu den Auseinandersetzungen: Akten Fach 7, Reusssschiffahrt (Schachtel 903). Siehe auch Anm. 113.

100 Vgl. F. SCHNYDER, «Pest und Pestverordnungen im alten Luzern», in: *Geschichtsfreund* 87 (1932), 102ff.

treten der gefährdeten Gebiete verbieten¹⁰¹. In Luzern z. B. warf man in den neunziger Jahren vor allem den Beauftragten der Sanità in Bellinzona vor, sie würden durch ihre übertriebenen Massnahmen den Verkehr absichtlich vom Gotthard ablenken¹⁰². Denn die rigorosen Massnahmen des Mailänder Sanitätsrats intensivierten sich im letzten Drittel des Jahrhunderts derart, dass südlich der Alpen offenbar eine eigentliche Pestpsychose entstand, die zu übertriebenen und eigenmächtigen Quarantänemassnahmen führte, wie z. B. zum Abbrühen der Ballenhüllen mit heissem Wasser¹⁰³.

Nachteilig auf die Entwicklung des Gotthardverkehrs wirkten sich schliesslich auch die Schwierigkeiten der in Basel und Zürich ansässigen und damit reformiert gewordenen Faktoren und Refugianten italienischer Muttersprache mit der Inquisition in Mailand aus, die 1562 einsetzten und für deren Behebung sich vor allem die katholischen Orte mit den Gotthardkantonen Luzern und Uri an der Spitze aus naheliegenden Gründen und mit grossem Elan einsetzten¹⁰⁴. Katastrophale Folgen hatte in diesem Zusammenhang schliesslich ein Streit des Berner Schultheissen Beat Ludwig von Mülinen mit der Inquisition in Mailand, denn von Mülinen liess 1575 als Repressalie im bernischen Untertanenstädtchen Aarburg bei Olten eine Condotta von etwa 30 Saum im Werte von über 10 000 Kronen mit Arrest belegen und später für nur 2000 Kronen versteigern. Die Intervention Luzerns und Uris in Mailand erreichte zwar die Freigabe der Kleinodien¹⁰⁵, die Transportunternehmer aber waren verunsichert und unterbanden den Transit¹⁰⁶. Sie verlangten nun von der Eidgenossenschaft nachdrücklich ein neues Geleit (salvus conductus). Die Erteilung dieses Geleits aber zog sich über Jahre dahin, weil zuerst Basel, dann auch Zürich verlangten, dass als

101 AS Milano, Sanità P. A. 281 (ab 1564). STALU, Akten Stadt, Conducta. Ein Beispiel 1614 in Freiburg: *Amtliche Sammlung*, 5/1B, 1154. Über den Sanitätsrat vgl. *Storia di Milano* (M. BENDISCIOLI), 10, 94; (L. BELLONI), 11, 600.

102 *Amtliche Sammlung*, 5/1B, 308 (1592). STALU, Formelbuch, cod 1435/31, 7vf. (1594).

103 *Amtliche Sammlung*, 4/2A, 295 (1564). STALU, Akten Mailand, Handelswesen (Schachtel 124): 1579 wurden den Annoni, Bianchi und Mithaften aus Mailand in Magadino 160 Ballen aufgehallen und je Tag nur 4 Ballen gewaschen.

104 F. MEYER, *Die evangelische Gemeinde in Locarno, ihre Auswanderung nach Zürich und ihre weitem Schicksale*, Bd. 2, Zürich 1836, S. 294ff., 302ff. STABS, Missiven A 37, 187–189: Supplikation des Julian Philipp (1567). Vgl. auch E. WALDER, S. 163ff. Der Versuch Philipps II., 1563 in Mailand die spanische Inquisition statt der römischen einzuführen, scheiterte am Widerstand der Mailänder, besonders des Carlo Borromeo. *Storia di Milano* (M. BENDISCIOLI), 10, 143ff., 262ff., 289ff.

105 Darüber vgl. F. MEYER, l. c., S. 305ff.: 1574 wollte von Mülinen durch zwei Diener in Mailand Kleinode verkaufen lassen, die er von den Söhnen des Admirals Coligny zu Pfand erhalten hatte. Die Inquisition jedoch liess die Kleinode beschlagnahmen und die Diener auf die Galeeren verbannen. *Amtliche Sammlung*, 4/2A, S. 563, 567f., 574, 624, 641, 647, 681, 715.

106 Zum folgenden STALU, Akten Mailand, Schuldsachen (Schachtel 122), Kriminaljustiz (Schachtel 122), Handelswesen (Schachtel 124). Akten Frankreich, Schuldsachen (Schachtel 45). Akten Fach 7, Handelswesen (Schachtel 899).

Gegenrecht ihre reformierten Mitbürger italienischer Muttersprache in Mailand freien Handel und Wandel geniessen sollten. Während sich die katholischen Orte sehr intensiv für ihre reformierten Miteidgenossen einsetzten und ihre Forderungen in Mailand schliesslich durchsetzen konnten (1579), wanderte unter der Hand der Güterverkehr von der Gotthardstrasse ab. Der Transit sank hier – abgesehen vom Reis – bis gegen 1600 zur Bedeutungslosigkeit hinunter. Dies wird z. B. 1593 sichtbar, als sich Luzern darüber beklagte, dass die «conducta der koufmansgüter» seit vielen Jahren die Gotthardroute nicht mehr benütze und schon auf das blosser Gerücht hin in etwelche Aufregung geriet, die Transportunternehmer beabsichtigten, diese Route wieder einzuschlagen¹⁰⁷.

2.2.2. Der Aufschwung des Churer Transits

Wohin nun wanderte der Güterverkehr ab? Es wurde bereits gesagt, dass sich der englische Güterstrom zum Kontinent nach Osten verlagerte. Wie weit man sich in Luzern und Uri darüber Rechenschaft zu geben vermochte, ist nicht leicht zu ermessen, doch erhält man den Eindruck, dass die hierzu nötige Übersicht fehlte, obwohl ihnen Informationen zugingen. So legten z. B. Balthasar Ravalasca, Christof Danon und Franz de Insula von Basel in einer Eingabe 1574 dem Luzerner Rat dar, dass die deutschen «conductieren» Lederer und Kleinhans, über deren Rolle im europäischen Güterverkehr wir gut orientiert sind¹⁰⁸, jetzt die Mehrzahl jener Güter durch die Grafschaft Tirol und damit über den Brenner führten, die früher über den Gotthard gingen¹⁰⁹. Und um 1600 sagten die Transportunternehmen in Mailand aus¹¹⁰, wegen des Krieges käme kaum mehr ein Zehntel der Güter aus Flandern, weil die Güter aus England, Spanien und Portugal über Holland und Hamburg transportiert würden und von da über Nürnberg und Graubünden Mailand erreichten. Dieser Aussage hielt der Locarnese Giovanni Antonio Fasolo, der sich um die Wiederbelebung des Gotthardverkehrs ausserordentlich bemühte, mit Recht entgegen, dass praktisch alle Güter über Basel geleitet würden, was uns ja durch den weiterhin hohen Transitzollertrag Basels bestätigt wird. Die Gesamtsituation¹¹¹ entwickelte

107 Luzern an Schwyz, 6. 2. 1593: STALU, Akten Stadt, Conducta. Vgl. Ratsprotokoll 45, 363v, 15. 9. 1597, wonach G. A. Fasolo auf den Schaden hinwies, der entstand, als vor etwa 20 Jahren der Güterverkehr auf andere Strassen gelenkt wurde. Über den Reistransit vgl. Graphik 4.

108 W. BRULEZ, «L'exportation ...», S. 467f. W. BRULEZ, *De firma della Faille ...*, S. 324ff., 410ff. Es ist bezeichnend, dass die della Faille für ihre Warentransporte Ende des 16. Jahrhunderts fast ausschliesslich die Firma Cleinhans beschäftigte, die nur den Brenner benützte. H. KELLENBENZ, S. 402.

109 STALU, Akten Fach 7, Speditionswesen (Schachtel 899).

110 Siehe Anm. 96.

111 Vgl. Auch A.-M. PIUZ, S. 331.

sich also so, dass zwar ein bedeutender Teil des Güterverkehrs auf die Brennerroute und auf die Route Nürnberg–Bodensee–Splügen abwanderte, dass aber trotzdem der Verkehr zwischen Basel und Mailand unverändert auf einem überdurchschnittlich hohen Stand blieb.

Dieser intensive Güterverkehr zwischen Basel und Mailand spielte sich aber nicht mehr auf der Gotthardroute, sondern auf der Splügenroute ab. Für den Gütertransit in Chur besitzen wir leider nur Zahlen aus der Zeit von 1580 bis 1601 (Graphiken 1, 2 und 3), die aus Jahresrechnungen erschlossen sind¹¹². Aus der eben dargelegten Verkehrsentwicklung dürfen wir schliessen, dass der Verlauf des Churer Transits genau das Gegenteil dessen widerspiegelt, was sich gleichzeitig am Gotthard vollzog, denn die Basler Kurve sank nicht ab, sondern hielt sich auf ihrem hohen Stand. Im Jahre 1580 hatte dieser Transit in Chur bereits die hohe Zahl von 7975 Saum erreicht. Die Durchfuhr stieg stetig weiter an. Der Anstieg beschleunigte sich zwischen 1590 und 1600 auffallend. Das war jene Periode, in der am Gotthard der internationale Verkehr praktisch nicht mehr existierte. Der Höhepunkt des Churer Transits wurde, soweit er aus den Rechnungen zu eruieren ist, 1601 mit 14 321 Saum erreicht. Zwischen 1580 und 1601 beobachten wir somit in Chur fast die gleiche Erscheinung wie um die Jahrhundertmitte in Luzern: die geringen relativen Schwankungen verraten einen steten, regelmässigen und ununterbrochenen Güterfluss, der sich auf einer ausserordentlich hohen Stufe zu halten vermochte. Der jährliche Durchschnitt dieser zwei Jahrzehnte betrug 10 800 Saum. Dies war nun weit mehr, als der Gotthard in seinen besten Zeiten zu bewältigen hatte. Das bedeutet, dass sich der zusätzliche Verkehr, der sich vom Gotthard hierher verlagerte, zu einem an sich schon bedeutenden angestammten Verkehr gesellte. Dieser angestammte Verkehr war auf der einen Seite der Gütertausch zwischen Mailand und Genua und den bedeutenden oberdeutschen Wirtschaftszentren wie Nürnberg und Augsburg, auf der andern Seite der nun schon ältere Handel auf der Zürcherstrasse zwischen Basel und Venedig. Wir wissen, dass die Annoni schon seit Beginn ihrer Speditionstätigkeit, also seit 1531, für ihre Verbindungen nach Venedig von Basel aus die Bündnerroute benutzten¹¹³. Das beweist, dass die Spediteure mit den Verhältnissen dieses Verkehrsstranges seit langem vertraut waren und dass die nötigen Voraussetzungen vorhanden waren, die es ihnen jederzeit und mühelos gestatteten, vom Gotthard auf die Splügenroute hinüberzuwechseln.

112 S. Buč, S. 69ff., 80.

113 Klageschrift von B. Ravalasca und Chr. Danon im Namen gemeiner Kaufleute, gerichtet an den Rat zu Luzern, 28. 4. 1572. STALU, Akten Fach 7, Reusschiffahrt (Schachtel 903): «... diewyl es vil komlicher, selbige güter uf selbiger [Bündner Route] dann uf diser [Gotthard-]strass zů vertigen, wyl es der mertheil kostliche waren sind, so uf der strass nit vil zyts verlieren müssendt, wie aber alhie uf diser strass oftermalen us versumung und missordnung, als gehört, beschicht ...»

2.2.3. Verkehrspolitik Luzerns und Uri

In Uri und Luzern, wo man durch die langanhaltende Hochkonjunktur der Jahrhundertmitte zu sehr verwöhnt worden war, empfand man das Ausbleiben des Güterstromes ausserordentlich stark¹¹⁴. In etlichen Ratssitzungen befasste sich etwa der Luzerner Rat mit der Frage, wie der Verkehr wieder durch Luzern gelenkt werden könnte¹¹⁵, und versuchte, durch stets neue Ordnungen die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Das Grundübel jedoch, die veraltete Transportorganisation auf der Gebirgsstrecke mit den übermässig langen Transportzeiten und den vielen Verzögerungen, wurde nicht beseitigt¹¹⁶.

Luzern und Uri aber und mit ihnen die katholischen Orte beschränkten sich nicht darauf, in ihrem Machtbereich bessere Verkehrsverhältnisse anzustreben. Ebenso sehr setzten sie für ihre Ziele auch ihre weitreichenden politischen Verbindungen über die Alpen hinweg in den Dienst der Verkehrspolitik, die durch den Transitrückgang erst richtig in Gang gesetzt wurde. Trotz des erstaunlich eifrigen und erfolgreichen Einsatzes für den ungehinderten Handel und Wandel der reformierten Locarnesen und Italiener im Staate Mailand mussten sie nämlich enttäuscht feststellen, dass die erhoffte Gegenleistung vor allem von seiten der Transportunternehmer ausblieb. Denn der Güterverkehr nahm nun weiterhin von Basel aus den Weg über Zürich und Graubünden, eine Tendenz, die, wie wir feststellten, sich noch verstärkte. Es ist nicht zu verwundern, dass man in Luzern und Uri offenbar annahm, dass Basel und Zürich als direkt Interessierte den Verkehr absichtlich auf die Bündnerroute lenkten, die auf weiten Strecken durch reformiertes Gebiet führte¹¹⁷. Jedenfalls dürfte die Enttäuschung über diese Abwanderung des Verkehrs einer der Gründe gewesen sein, der 1587 zum Bündnis der fünf innerschweizerischen Orte mit Spanien führte, das nichts anderes war als die Erneuerung des alten Mailänder Kapitulats¹¹⁸. Anlässlich der Beschwörung dieses Bündnisses in Mailand im Mai 1588 brachten

114 STALU, Ratsprotokoll 33, 92rf. Der Luzerner Rat konstatiert in einer Verhandlung über die Erhaltung des Transits, dass der Zoll wegen der Durchfuhr «eben hüpschlich ertragen thüt» (1574).

115 Vgl. z. B. STALU, Akten Fach 7, Schifffahrt (Schachtel 900), um 1590. Akten Stadt, Conducta. Ferner Ratsprotokolle ab 1570 passim.

116 W. BAUMANN, S. 41. Siehe oben Anm. 113.

117 Konfessionelle Begründungen finden sich selten. Presidente et maestri delle Reg. Ducc. Intrate Ordinarie del Stato di Milano [an den Gubernator], 9. 3. 1598: «... anci il medesimo Fasolo disse al detto signor presidente che li condottieri Raymondi s'accontentaranno andare per la nuova strada, se ne saranno pregati in nome de V. E., mà non i Vergani, condottieri principali, per l'amistà che tengono con Annoni, heretici di Basilea, molto congiunti con Grisoni et che andando questi per strada nuova gli altri li seguiranno ...» STALU, Akten Stadt, Conducta, Memorial des G. A. Fasolo, 9vf. Die Annoni waren ihrerseits verwandt mit den Pellizari in Chiavenna.

118 J.-L. HANSELMANN, «L'alliance hispano-suisse de 1587», in: *Archivio Storico Ticinese*, 11/41-42 (1970), S. 140.

die eidgenössischen Gesandten an erster Stelle die Bitte vor, der Gubernator möchte dafür sorgen, dass die Condotta der Kaufmannsgüter wiederum wie früher über den Gotthard geführt werde. Das war offenbar ein wichtiger Artikel, der trotz der eidgenössischen Bemühungen nicht in den Vertrag aufgenommen worden war. Zwar war die Antwort des Gubernators, wie zu erwarten war, ausweichend, aber es war dies das erste Mal, dass die am Gotthardverkehr interessierten Orte versuchten, auf dem Umweg über die Politik und durch die Anwendung politischer Druckmittel zum Ziel zu gelangen¹¹⁹.

Inzwischen hatte sich angesichts des sinkenden Gotthardtransits Giovanni Antonio Fasolo aus Locarno der Sache zugewandt¹²⁰. Sein Ziel war die Errichtung einer Post zwischen Mailand und Brüssel via Gotthard, und zwar in der richtigen Erkenntnis, dass der Gütertransit interessanter war, wenn auf der gleichen Strecke ein Postdienst zur Verfügung stehe. Sein Plan sah 30 Posten vor, und der «Ordinariario» sollte alle acht Tage verkehren, während jener des Kölner Postmeisters Jakob Henot und der Taxis alle zehn Tage einen Kurs bot¹²¹. 1586 liess sich Fasolo von Philipp II. zum «Maestro de posta per sua Maestà nel paese de Suiceri» ernennen. Auf ausgedehnten Reisen bis nach den Niederlanden studierte er die Organisation und das Funktionieren des Postwesens. 1597 nahm er mit Uri und Luzern Kontakt auf und traf sich mit Vertretern der beiden Orte sowie dem spanischen Gesandten zu einer geheimen Tagsatzung in Gersau. Fasolo traf bei allen diesen Gesprächspartnern auf die lebhafteste Unterstützung. Die Postverbindung kam aber nie zustande, vor allem wohl deshalb, weil vermutlich Basel nicht zu gewinnen war. Hingegen war Fasolo bei seinen Anstrengungen für die Wiederbelebung des Gotthardtransits erfolgreicher. Nach wie vor sollte die Mailänder Regierung auf die Spediteure Druck ausüben. 1598 scheint der Gubernator dafür gewonnen gewesen zu sein, doch sprachen sich die übrigen Minister mit Rücksicht auf die Bündner dagegen aus. Das Blatt wendete sich erst 1603 zugunsten dieses Begehrens. In diesem Jahre nämlich schlossen die drei Bünde mit Venedig einen Vertrag ab. Als Reaktion dagegen sperrte Mailand den Verkehr über die Bündnerpässe und begünstigte nunmehr den Gotthard. Ein Artikel, der die Transportunternehmer gera-

119 *Archiv für die schweizerische Reformations-Geschichte*, Bd. 1, Freiburg i. Br. 1869, S. 748: Der Herzog wurde gebeten, «ze helfen und zu verschaffen, das die conducta der koufmansgüetern us tütschen und weltschen landen widerumb durch unsere land wie vormalen gewesen, ufgericht und gevertiget werde ...». S. 759: «Si desidera, che la condotta delle mercantie d'Alemagna in Italia sia restituita per il camino della montagna di Santo Gotthardo, come era altre volte. – Si trattara il negotio con i condottieri et altri se sarà bisogno et S. E. metterà la mano à tutto quello che sarà possibile, accio che la dimanda sia essaudita.» *Amtliche Sammlung*, 5/1B, S. 104. J.-L. HANSELMANN, l. c., S. 116.

120 Darüber STALU, Akten Stadt, Conducta.

121 Ebenda, Memorial des G. A. Fasolo 2v, 3v, 4r. Über Jakob Henot vgl. H. Kellenbenz, S. 402. G. S. GRAMULLA, S. 178.

dezu zwang, für den Güterverkehr mit Flandern, Lothringen, Burgund und den Rheinischen Gebieten diesen Pass zu benützen, fand Eingang in das Kapitulat, das 1604 Spanien mit den katholischen Orten erneuerte¹²². Da sich die Transportunternehmer nur widerwillig fügten, musste der Gubernator mit einem öffentlichen Ruf am 18. November 1604 nochmals ausdrücklich befehlen, nur noch die Gotthardstrasse einzuschlagen¹²³. Weniger der Einsatz politischer Druckmittel durch die innerschweizerischen Orte als vielmehr die Veränderung der politischen Konstellationen wirkten sich somit zugunsten des Gotthardtransits aus.

Der Güterverkehr auf dieser Route zog ziemlich rasch an¹²⁴ und konnte sich offenbar auf einem relativ hohen Stand halten. Der ausgeprägte Anstieg der Basler Transitzollerträge zeigt auch an, dass die Sperre offenbar bewirkte, dass nun auch jener Güterstrom den Umweg über den Gotthard zu nehmen hatte, der normalerweise nur über die Bündnerpässe nach den süddeutschen Wirtschaftszentren floss. Wie stark aber wirkte die Sperre auf die Dauer tatsächlich? Zweifel darüber sind angesichts der Klagen¹²⁵ berechtigt. Auch der Churer Transit, den nach wie vor der Verkehr mit dem Venezianischen nährte, dürfte sich nach einem unvermeidlichen Absinken um 1604 wieder einigermaßen erholt haben; denn trotz der Bündner Wirren ergaben die unvollständigen Zolllisten 1610 bereits wieder einen nachgewiesenen Transit von rund 8000 Saum, eine Minimalzahl, die für 1613 und 1617 bestätigt wurde¹²⁶.

2.2.4. Luzern und Uri als Rivalen

Aus dem bisher Gesagten könnte der Eindruck entstehen, Luzern und Uri hätten durchwegs eine gemeinsame Gotthardpolitik betrieben. Der Schein jedoch trügt.

Zwischen Luzern und den drei Ländern am See, die in vielen Belangen der Versorgung mit Lebensmitteln auf den Luzerner Markt angewiesen waren, bestanden von jeher unvermeidliche nachbarliche Reibereien. So bestanden auch zwischen Luzern und Uri trotz der gemeinsamen Interessen am Transit beträchtliche Rivalitäten, die am deutlichsten in den nicht abreissenden Streitigkeiten zwischen den Urner und den Luzerner Schiffleuten zum Ausdruck kamen¹²⁷. Frühe merkantilistische Tendenzen waren es fer-

122 J. DIERAUER, 3, 433f. 431f. Druck: *Amtliche Sammlung*, 5/1, 1915ff.

123 AS Milano, Commercio P.A., Carteggio 28. STALU, Akten Stadt, Conducta, deutsche Übersetzung.

124 Vgl. *Amtliche Sammlung*, 5/1, 1553 Nr. 286, 1607 Nr. 278.

125 STALU, Akten Stadt, Conducta.

126 S. BUĆ, S. 84.

127 F. HAAS-ZUMBÜHL, *Die Geschichte der Sankt Niklausen-Schiffsgesellschaft der Stadt Luzern*, Luzern 1910. H. NABHOLZ, «Der Kampf der Luzerner und Urner Schiffleute um die

ner, die bewirkten, dass schon um 1550 versucht wurde, möglichst viel Verkehr durch das eigene Territorium zu lenken. So ist es zu verstehen, dass Luzern im Jahre 1546 Zürcher bestrafte, die ihre Butter direkt in Unterwalden statt auf dem Luzerner Markt eingekauft und verzollt hatten¹²⁸. Es mag ähnlichen Anschauungen entsprochen haben, wenn Schwyz seit etwa 1552 sein Strassennetz systematisch ausbaute und dabei insbesondere auch den Strassenzug von Brunnen über Steinen, Sattel, Schindellegi nach Richterswil für den Transitverkehr einrichtete¹²⁹. Seit jeher bestand daneben die wichtige Salzstrasse, die von Zürich aus über Horgen, Zug und Küsnacht in die vier Waldstätte und ins Berner Oberland führte¹³⁰.

Es bestanden somit um 1600 zwei Möglichkeiten, um Luzern über schwyzerisches Gebiet zu umfahren. Für den internationalen Transit wurden diese Umfahrungsstrassen, die den Güterstrom von der Gotthardstrasse auf die Zürcherstrasse hinüberleiteten, vor etwa 1590 kaum je in Betracht gezogen. Ende 1589 stellte Luzern erstmals fest, dass die Urner Schifflleute den Reis nicht mehr durch Luzern, sondern über Küsnacht nach Zürich und von da auf dem Wasserweg nach Basel spedierten¹³¹. Der Luzerner Rat argwöhnte, dass auch die in Basel ansässige grosse Speditionsfirma Annoni dafür Sorge, dass sowohl Transitgüter wie Reisende Luzern mieden¹³². Der Rat reagierte rasch. Schon im Februar 1590 wies er die Leute von Weggis an, jenen Schiffen, die Reis nach Küsnacht führten, den in Luzern üblichen Transitzoll abzuverlangen¹³³. Dies war der Anfang der neuen Zollstätte an der Zinnen bei Hertenstein, die 1592 erstmals ausdrücklich genannt wird und von nun an Ursache eines über 100 Jahre währenden kleinen Zollkrieges zwischen Luzern und den drei Ländern wurde¹³⁴. Schwyz reagierte ebenfalls und setzte den Zoll in Immensee massiv herunter¹³⁵, um damit den neuen Zoll wenigstens teilweise aufzufangen.

Der Luzerner Zoll an der Zinnen hatte eine weitere Wirkung; denn nun wurde offenbar die neue Strasse von Brunnen über Sattel nach Richterswil als Ausweichroute des internationalen Transits erst richtig etabliert, weil sie ganz ausserhalb des luzernischen Territoriums lag.

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee», in: *Innerschweizerisches Jahrbuch für Heimatkunde* 8/10 (1944/46), 81–88. Vgl. auch P. HOPPE, S. 352ff.

128 STALU, Ratsprotokoll 17, 185v.

129 M. OCHSNER, 1, 38ff., 49, 59, 148; 2, 69f.

130 M. OCHSNER, 1, 13f.; 2, 50ff.

131 STALU, Formelbuch, cod 1435/41, 39v (18. 1. 1590); cod 1435/39, 11r.

132 STALU, cod 1435/39, 12v, 13r. Akten Staatswirtschaft, Lebensmittel, Reis (Schachtel 904).

133 STALU, cod 1435/39, 12v, 13r.

134 STALU, Sachen der Stadt Luzern mit den 3 Orten wegen des Wochenmarkts, der Schiffahrt und andern Commerzien 1434–1601, cod 1270, 417r–v, 433v, 438r–v. Vgl. Kurzbericht über J. L. BRANDSTETTER, «Ein Zollkrieg auf dem Vierwaldstättersee im 17. Jahrhundert», in: *Geschichtsfreund* 62 (1907), X. A. PH. VON SEGESSER, *Rechtsgeschichte der Stadt und Republik Luzern*, Bd. 3, Buch 13, Luzern 1857, S. 29.

135 M. OCHSNER, 2, 56–58: Gegenüberstellung der Zolltarife von 1571 und 1608.

Die Bedeutung dieser beiden Routen als Ausweichrouten darf nicht überschätzt werden. Beide dienten in erster Linie dem lokalen Verkehr. Da ja der Gotthardverkehr im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts ohnehin auf einem Tiefstand angelangt war, dürfte auch die Menge nicht gross gewesen sein, die auf die Zürcherstrasse hinübergelenkt wurde. Sie wurden ohne Zweifel vor allem dann ausgiebiger benützt, wenn den Bündner Pässen ausgewichen wurde, wie etwa 1603, als anlässlich der mailändischen Sperre die Zürcher Handelshäuser ihre Güter über den Gotthard bezogen¹³⁶. Ferner dürfte vor allem dann, wenn der Gotthardverkehr einen Aufschwung zu verzeichnen hatte, ein beträchtlicher Teil über Schwyzer Gebiet gelenkt worden sein, wie wir gleich sehen werden.

2.3. Transit 1616–1660

Europa brachten die vierzig Jahre zwischen 1616 und 1656 folgenreiche wirtschaftliche Umschichtungen. Deutschland wurde durch den Dreissigjährigen Krieg ruiniert. Oberitaliens blühende Wirtschaft sank nach 1630 rasch in einen verderblichen Niedergang ab, der bis 1680 anhielt und auch nachher nicht mehr recht aufgefangen werden konnte¹³⁷.

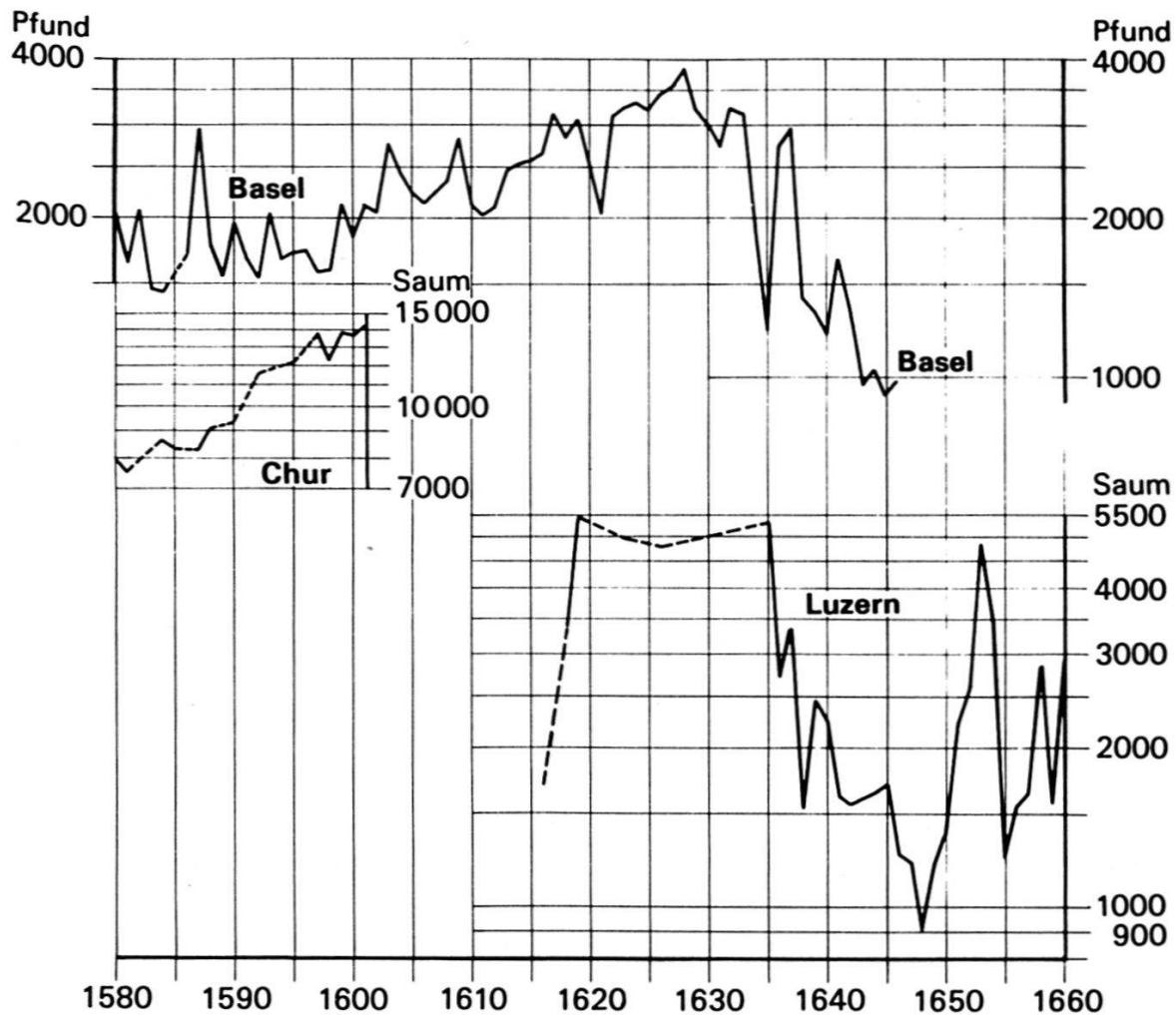
Die Kurve der Basler Erträge (Graphik 3) vom Transitzoll, die seit 1647 nicht mehr gesondert aufgezeichnet wurden, hielt sich seit 1603 auf einem gegenüber den vorangehenden Jahrzehnten gehobenen Stand und begann ab 1613 nochmals einen Aufstieg, der um 1620 etwas abgebremst wurde, nachher aber wieder beharrlich dem Höhepunkt von 1626 und 1627 zustrebte, der Erträge wie zu den besten Zeiten des 16. Jahrhunderts zeitigte. Nachher, mit dem Krisenjahr 1628, begann ein unaufhaltsamer Abstieg.

Die Luzerner Zahlen, über die wir für den Transit dieser Periode verfügen, sind sehr lückenhaft (Graphik 3). Der erste bekannte Ertrag vom Jahre 1616, der 1740 Saum repräsentiert¹³⁸, dürfte einen Tiefpunkt des seit 1603 neubelebten Verkehrs darstellen. Nachher konstatieren wir bis 1620 eine steigende Tendenz und bis 1626 relativ hohe Durchfahren. Denn 1618 be-

136 M. OCHSNER, 2, 58 Anm. 2. Als Folge des ungewohnten, grossen Schubes internationaler Güter, die 1618 bis 1621 über Brunnen–Richterswil nach Zürich gelenkt wurden, zeigten sich offenbar die organisatorischen Mängel dieser Strasse, so dass Zürich und Schwyz am 4. 6. 1620 in Schindellegi eine Übereinkunft trafen, um sie zu beheben. M. OCHSNER, 1, 49, 148. Vgl. auch W. BODMER, S. 5.

137 C. M. CIPOLLA, S. 32f., 35f. *Storia di Milano* (C. CIPOLLA), 11, 391f.

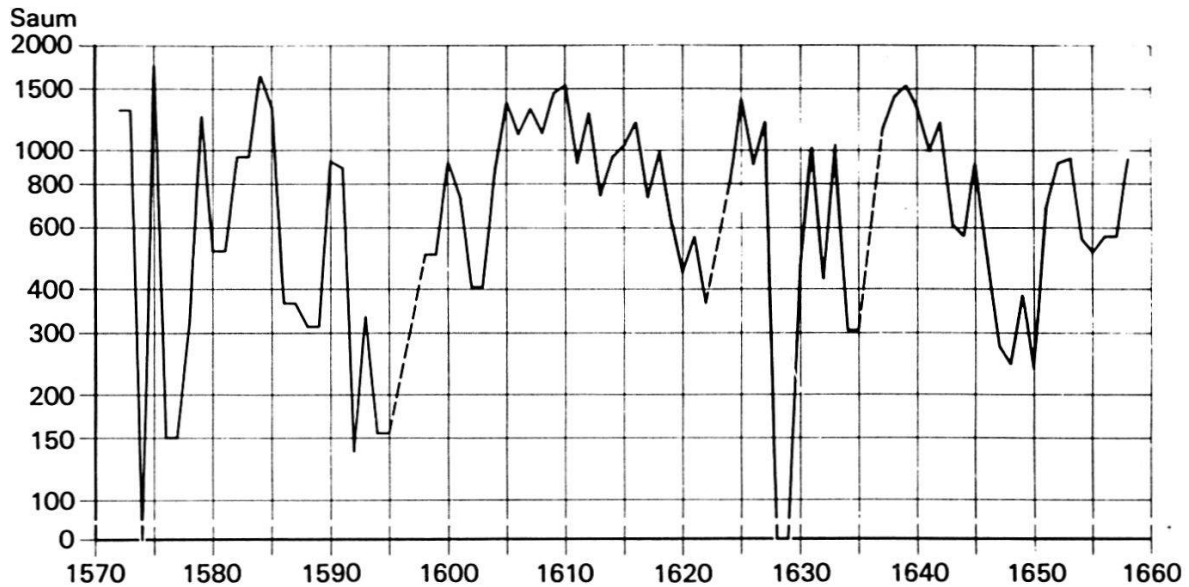
138 Diese Zahl ist extrapoliert (Quelle in Anm. 79). Der Faktor lieferte für 3 Fronfasten (3 Vierteljahre) den Betrag von 127 Gulden 20 Schilling ab, der – je Saum 4 Schilling gerechnet – 1275 Saum entspricht. Nach H. HASSINGER, S. 179, wurden um 1600 10000 Tonnen und 1619 mindestens 12000 Tonnen über den Brenner verfrachtet. In diesen Zahlen ist jedoch der Gesamttransit enthalten. Im Jahre 1734 machte der Transit etwa 18% des gesamten Warenverkehrs aus. Ebenda S. 153. Ein Vergleich lässt sich jedoch kaum verantworten, da die Voraussetzungen unzureichend sind.



Graphik 3. Ertrag des Transitzolls in Basel 1580–1646, Transitmengen in Chur 1580–1601 und Luzern 1616–1660.

trug der Luzerner Transit $3385\frac{1}{2}$ Saum, 1619 sogar 5451 Saum, zu denen nun noch – um den ganzen Gotthardtransit zu ermessen – 3000–3500 Saum zu rechnen sind, die Luzern über Küssnacht und Brunnen Richtung Zürich umgingen¹³⁹. Mit gegen 9000 Saum wäre somit in einer Zeit, da in Oberitalien eben ein mehrjähriger Wirtschaftsboom zu Ende ging, die Höchstdurchfuhr übertroffen worden, die die Hochkonjunktur des 16. Jahrhunderts gekennzeichnet hatte. Die hohe Verkehrsleistung aber, die wir im Bereich der Bündner Pässe kennengelernt haben, konnte der Gotthard auch jetzt nicht erreichen und noch viel weniger halten, obwohl die Bündner Wirren sich auswirkten, wie dies offenbar auch in den hohen Luzerner Durchfuhrzahlen von 1623 mit 4952 Saum und 1626 mit $4803\frac{1}{2}$ Saum bestätigt wird. Leider fehlen uns die Detailzahlen bis 1635. In Basel stellen wir in dieser Zeit eine rasch sinkende Tendenz fest. In Luzern aber erlebte der Transit 1635 einen Höhepunkt, da $5395\frac{1}{2}$ Saum passierten. Die Gesamtzahlen aber der

139 Siehe Anm. 83. W. BODMER, S. 5.



Graphik 4. Reistransit in Luzern 1572–1658. (1 Saum = 4 Zentner.)

jährlichen Abrechnungen des Pfundzollers, die mehrere Zollarten umfassen, deuten an, dass die oberitalienischen Pest- und Hungerjahre zwischen 1628 und 1630 den Transit fühlbar abschwächten und den Reistransit zeitweise ganz unterbanden¹⁴⁰ (Graphik 4). Während ab 1630 in Mailand eine enorme Baisse begann, stellen wir fest, dass bis 1635 der Transit in Luzern, ganz im Gegensatz zu Basel, wiederum zunahm und dem Scheitelpunkt von 1635 zustrebte. In dieser Zeit des vorübergehenden Aufschwungs, nämlich im Juni 1633, erneuerte Luzern das 20 Jahre alte monopolartige Geleit der Annoni, Volpi und Lorenzi aus Mailand. Es deutet auf eine gewisse Zwangslage dieser Transportunternehmen hin – wirtschaftlicher Niedergang, Rückgang des Güteraustausches, Gefährdung des Transits durch Graubünden –, dass Luzern es wagen durfte, bei dieser Gelegenheit den Zoll massiv von 4 auf 10 Schilling zu erhöhen¹⁴¹. Ein Jahr später, am 30. März 1634, erneuerten die katholischen Orte das Bündnis mit Spanien. Darin war wiederum der Artikel enthalten, dass die Spediteure nur den Gotthardpass benützen durften. Deshalb auch wiederholte der spanische Gubernator in Mailand den Ruf von 1604¹⁴².

Eindeutig zu verfolgen ist in Luzern das rasche Absinken des Transits zwischen 1636 und 1648. Diesmal nun verlagerte sich der Güterverkehr

140 C. M. CIPOLLA, S. 32. Im Sommer 1628 war der Transitrückgang auf die Pest zurückzuführen. Vgl. Korrespondenz Luzerns mit Basel und dem Beauftragten der Mailänder Sanità in Airolo, STALU, Akten Stadt, Conducta. Zur Pest von 1629 bis 1632 vgl. *Storia di Milano* (F. NICOLINI), 10, 499ff.

141 STALU, Ratsprotokoll 64. 15v.

142 J. DIERAUER, 3, 529. Druck: *Amtliche Sammlung*, 5/2, 2149 (Artikel 12). AS Milano, Commercio P. A., Carteggio 28: Der Ruf vom 20. Mai 1635 wurde am 1. April 1699 wiederholt.

nicht mehr auf die Bündner Route, denn der Zoll in Chur zeigte eine offenbar parallele Abwärtsentwicklung an¹⁴³. Auch der Brenner dürfte von dieser Abwärtsbewegung nicht profitiert haben und noch viel weniger der Mont-Cenis. Der einzige Pass, dessen Transit sich in dieser Zeit bedeutend verstärkte, war der Simplon¹⁴⁴. Dessen Aufschwung allein erklärt aber den allgemeinen Rückgang des Alpenverkehrs nicht. Vielmehr zeigen sich darin nun die Folgen der schweren italienischen Rezession.

Nach dem Ende des Dreissigjährigen Krieges trat bis 1653 innerhalb weniger Jahre nochmals eine geradezu explosive Aufwärtsentwicklung ein: Von 905½ Saum im Jahre 1648 stieg der Transit in Luzern fünf Jahre später auf 4857½ Saum. Dies war wohl bedingt durch den Bedarf an Gütern im kriegsverwüsteten Deutschland. Hierauf sank die Kurve wieder ab. 1655 betrug die Durchfuhr noch 1240½ Saum und 1656 1556½ Saum. Respektable Höhen erreichte sie nochmals 1658 und 1660–1667, Jahre, in denen zwischen 2800 und 3400 Saum Luzern passierten. Die siebziger und achtziger Jahre waren dagegen schlechter. 1685 soll die Condotta ganz ausgeblieben sein¹⁴⁵.

2.4. Reis

Noch ein Wort zum Reistransit (Graphik 4), für den uns die Abrechnungen des Waagmeisters der Reiswaage in der Luzerner Sust von 1574 bis 1658 zur Verfügung stehen¹⁴⁶. Der Reis war *das* Massengut, das mit einiger Regelmässigkeit über die Alpenpässe transportiert wurde. Es kam vor allem dann zum Versand, wenn es an anderen Transitgütern fehlte und wenn es die Ernte und die Versorgungsverhältnisse im Staate Mailand und im Piemont zuliessen. Besonders nach 1615 können wir feststellen, dass der Zunahme des Gesamttransits eine Abnahme des Reistransits gegenüberstand. Dagegen folgte nach 1635 der Reistransit ziemlich der allgemeinen Entwicklung. Es kam vor, dass neben dem Reis praktisch fast keine andern Güter durchgeführt wurden, wie z. B. im Jahre 1638, als nicht weniger als 92% der Durchfuhr in Reis bestand. Hingegen wurde in den Jahren 1574, 1628 und 1629 überhaupt kein Reis über den Gotthard spediert. Die höchsten Durchfuhr-

143 S. Buć, S. 86.

144 Über den Simplon vgl. oben Anm. 14.

145 STALU, Akten Stadt, Conducta, 23. 2. 1685. Vgl. P. HOPPE, S. 344. Die Zahlen werden im fortschreitenden 17. Jahrhundert immer problematischer, so dass wir auf ihre Wiedergabe verzichten. Insbesondere sind es die Umfahrungen Luzerns, die mehr ins Gewicht fallen dürften. Das zeigt ein flüchtiger Vergleich der Transitzahlen in Luzern – STALU, Rechnungsbuch des Pfundzolls 1684–1796, cod 6810 – mit den Durchfuhren an der Zollstätte Ursern ab 1720. Vgl. W. BAUMANN.

146 STALU, Rechnungsbuch des Waaglohns der Reiswaage in der Sust Luzern 1571–1658, cod 5645, 5rff. Vgl. F. GLAUSER, S. 234ff.

zahlen, die wir besitzen, spiegeln noch die Hochblüte des hohen 16. Jahrhunderts wider. 1575 nämlich wog man in der Sust zu Luzern 1756 Saum (351 Tonnen) Reis ab und 1584 nochmals 1634 Saum (326 Tonnen). Im 17. Jahrhundert überschritt der Reistransit nur noch zweimal, 1610 und 1639, die Grenze von 1500 Saum (300 Tonnen).

3. Zusammenfassung

Fassen wir den Konjunkturverlauf zwischen 1500 und 1650 zusammen. Als Folge des Übergangs des Staates Mailand an Habsburg und der Dispositionen Genuas entwickelte sich im Bereich des Gotthards ein noch nie dagewesener Aufschwung im Gütertransit, der während mehrerer Jahrzehnte anhielt. Diese Hochblüte wurde 1566 durch eine ebenso lange Periode des Zerfalls abgelöst, deren Ursachen sowohl im Bereich der Gotthardroute selber wie auch ausserhalb derselben lagen. Langes, beharrliches Drängen der innerschweizerischen Politik in Mailand, vor allem aber die politischen Spannungen zwischen Mailand und Graubünden 1603 brachten schliesslich einen Wiederaufschwung des Gotthardtransits. Dieser Aufschwung erreichte jedoch als Ganzes gesehen die Blütezeit des 16. Jahrhunderts nicht mehr. Obschon wir für den Transit durch Graubünden vor 1580 keine Zahlen besitzen, darf angenommen werden, dass auch zur Zeit der Hochblüte des Gotthards der Verkehr durch Graubünden bedeutend gewesen sein muss, wenn er auch vermutlich etwas weniger umfangreich war. Auch die Verkehrssperre Mailands seit 1603 konnte den Verkehr über Chur und den Splügen nicht nachhaltig beeinträchtigen. Jedenfalls drängt sich der Eindruck auf, dass in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Verkehr über den Splügen stärker war als jener über den Gotthard, wenn er nicht durch kriegerische Einwirkungen behindert wurde.

Es ist ferner zu beobachten, wie sehr die Gotthardkantone Luzern und Uri im Grunde genommen machtlos zusehen mussten, wie sich der Verkehr entwickelte. Die entscheidenden Hebel wurden ausserhalb ihres Machtbereichs betätigt. Es fehlte aber in ihrem Bereich auch an Unternehmern und Unternehmerfamilien, wie sie etwa Chiavenna oder Plurs kannten, die verwandtschaftliche Beziehungen nach Basel, Zürich und weit darüber hinaus schufen, oder auf der andern Seite Brig mit Kaspar Jodok Stockalper. Der Unternehmungsgeist Giovanni Antonio Fasolos aus Locarno war offenbar nur eine Einzelpersone und im Endeffekt ohne Durchlagskraft. Es steht zu vermuten, dass er mit den grossen mailändischen Transportunternehmern nicht zu konkurrieren vermochte, ebensowenig wie mit dem damals führenden Postunternehmen der Taxis. Einzig die politischen Bemühungen in Mailand erwiesen sich auf die Dauer als erfolgreich; denn so war der

Boden vorbereitet, und im richtigen Moment lag die Gotthardroute als Alternative bereit.

Es war ein altes Druckmittel der Kaufleute, mit der Benützung von Konkurrenzpässen zu drohen, wenn ihren Wünschen nicht entsprochen werden sollte. Die empfindlichste direkte Konkurrenz bot dem Gotthard, wie wir sahen, die Bündner Route. Es gibt Zeugnisse dafür, dass man für die Verbindung Mailand–Basel von jeher nebeneinander den Gotthard und einen der Bündner Pässe benützte, denn Basel war nicht nur auf den Gotthard ausgerichtet. Von den zahlreichen Leuten z. B., denen zwischen 1510 und 1530 Basel einen günstigeren Zollsatz für Transitgüter gewährte, stammte mehr als die Hälfte aus Como, Torno am Comersee und Bergamo, aus Orten also, von denen aus man in der Regel die Bündner Pässe vorzog¹⁴⁷. Es ist festzustellen, dass sich bis zu einem gewissen Grade Gotthard- und Bündner Route ergänzten, etwa in der Art, wie sich Brenner und Reschenscheideck ergänzten, die allerdings – und das ist ein ganz wesentlicher Unterschied – im gleichen österreichischen Territorium lagen und der gleichen zentralen österreichischen Verkehrspolitik unterlagen¹⁴⁸. Die Bündner Pässe und der Gotthard bildeten zusammen ein Strassenbündel, dessen Stränge man je nach Umständen und Bedingungen benützen konnte oder liegen liess. Die Entscheidungen hierfür fielen nicht im engen Einzugsbereich der Pässe, sondern in den grossen Wirtschaftszentren und gelegentlich auch an Knotenpunkten, wie Basel einer war.

147 STABS, Kaufhausakten A2, 31r–34v. Unvollständiger Druck: T. GEERING, S. 349f., und A. SCHULTE, 2, 204–206.

148 O. STOLZ, *Quellen*, S. 246ff. H. HASSINGER, S. 137ff.

Literaturverzeichnis

Amtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede, 8 Bände, 1856–1882.

W. BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert*, Zürich 1954.

J.-F. BERGIER, *Genève et l'économie Européenne de la Renaissance*, Paris 1963 («Affaires et gens d'affaires», 29).

W. BODMER, «Ursachen der Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich von 1600 bis 1800», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 27 (1977), 1–60.

W. BRULEZ, «L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVIe siècle», in: *Annales ESC* 14 (1959), 461–491.

W. BRULEZ, *De firma della Faille en de internationale handel van Vlaamse firma's in de 16e eeuw*, Brüssel 1959.

W. BRULEZ, «Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVIe siècle», in: *Studi in onore di A. Fanfani*, vol. 4, Milano 1962, 124–184.

- S. BUĆ, *Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens. Der Churer Gütertransit im 17. und 18. Jahrhundert*, Chur 1917.
- C. M. CIPOLLA, *Mouvements monétaires dans l'Etat de Milan (1580–1700)*, Paris 1952 («Monnaie – Prix – Conjoncture», 1).
- J. DIERAUER, *Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, 5 Bände. 2./3. Auflage, Gotha 1919–1922.
- R. DOEHAERD, *Etudes Anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers 1488–1514*, 3 vol., Paris 1962–1963 («Ports – Routes – Trafics», 14).
- R. GASCON, *Grand commerce et vie urbaine au XVIe siècle. Lyon et ses marchands (environs de 1520–environs de 1580)*, 2 vol., Paris 1971 («Civilisations et Sociétés», 22).
- R. GASCON, «Le couple Lyon–Milan dans l'Europe des affaires au 16e siècle. La primauté milanaise», in: *Histoire économique du monde méditerranéen 1450–1650. Mélanges en l'honneur de F. Braudel*, tome 1, Toulouse 1973, 177–186.
- T. GEERING, *Handel und Industrie der Stadt Basel. Zunftwesen und Wirtschaftsgeschichte bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Basel 1886.
- D. GIOFFRÈ, *Gênes et les foires de change (De Lyon à Besançon)*, Paris 1960 («Affaires et gens d'affaires», 21).
- F. GLAUSER, «Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505», in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 18 (1968), 177–245.
- J. A. GORIS, *Etude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain 1925.
- G. S. GRAMULLA, *Handelsbeziehungen Kölner Kaufleute zwischen 1500 und 1650*, Köln/Wien 1972 («Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», 4).
- H. HASSINGER, «Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts», in: *Festschrift H. Huter*, Innsbruck 1969 («Tiroler Wirtschaftsstudien», 26), S. 137–194.
- P. HOPPE, «Zum Luzerner Patriziat im 17. Jahrhundert», in: K. MESSMER/P. HOPPE, *Luzerner Patriziat*, Luzern 1976 («Luzerner Historische Veröffentlichungen», 5), S. 217–512.
- H. KELLENBENZ, «Wirtschaftsgeschichte Kölns im 16. und beginnenden 17. Jahrhundert», in: *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, Bd. 1, Köln 1975, 321–427.
- M. OCHSNER, «Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard», in: *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 35 (1927), 1–156 (= 1); 36 (1929), 1–156 (= 2).
- A.-M. PIUZ, *Affaires et politique. Recherches sur le commerce de Genève au 17e siècle*, Genève 1964 («Mémoires et documents», 42).
- A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 2 Bände, Leipzig 1900.
- O. STOLZ, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert*, Innsbruck 1953 («Schlern-Schriften», 108).
- O. STOLZ (Hg.), *Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert*, Wiesbaden 1955 («Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit», 10, 1).
- Storia di Milano*, vol. 1–16. Milano 1953–1962. Indice, 1 vol., Milano 1966.
- E. WALDER, *Der Condottiere Walter Roll von Uri und die Beziehungen zwischen der Innerschweiz und Italien in der Wende zur Gegenreformation 1551–1561*, Bern 1948.