

Warentransit und Handel

Seit dem Mittelalter gehörten die Bündner Alpenpässe zu den wichtigsten Übergängen für den Handelsverkehr zwischen Nord- und Südeuropa. Auf den transalpinen Handelswegen Graubündens trafen die oftmals gegensätzlichen Interessen der grossen europäischen Produktions- und Marktzentren und der lokalen Gemeinschaften aufeinander. Der Warentransport über die Pässe wurde meist über die sogenannten Porten abgewickelt. Es handelte sich dabei um Genossenschaften von Fuhrleuten und Säumern aus den Gemeinden entlang der Handelsrouten, die in einem bestimmten Streckenabschnitt tätig waren. Diese Abschnitte deckten sich nicht unbedingt mit den lokalen politischen Strukturen. Den Genossenschaften oblag auch die Sicherstellung des Strassenunterhalts. Güter wurden über das Zuständigkeitsgebiet einer Port abschnittsweise von einer Sust zur anderen befördert, bis sie dann der nächsten Port übergeben wurden. Deren Beförderung wurde den Mitgliedern der Genossenschaften gemäss einem festgelegten Turnus anvertraut.¹ Mit diesem System sicherten sich die lokalen Akteure bei den mit dem Warentransport verbundenen Tätigkeiten eine weitreichende Monopolstellung. **21.01**

Da die Fuhrleute und Säumer der Porten den Warentransport als Ergänzung zu ihrer landwirtschaftlichen Tätigkeit betrieben, gewährleistete dieses System eine gewisse Flexibilität. Zudem boten die Landwirtschaftsbetriebe die Möglichkeit, eine grosse Anzahl Pferde und

Maultiere zu versorgen. Allerdings verlangsamte es die Warentransporte in Zeiten grossen Arbeitsanfalls in der Landwirtschaft. Um eine schnellere Beförderung der Waren sicherzustellen, versuchten Kaufleute und Fuhrleute immer wieder das Monopol der Porten zu umgehen und auf die sogenannte Strackfuhr zu setzen. In diesem Fall konnten Waren durch einen einzigen Säumer vom Abfahrtsort an den Bestimmungsort befördert werden, wobei für die Benutzung der Strassen Wegzölle zu entrichten waren. Diese Möglichkeit war allerdings streng reglementiert. Die Liberalisierung des Warenverkehrs über die Bündner Pässe erfolgte erst in den 1820er- und 1830er-Jahren.² **21.07**

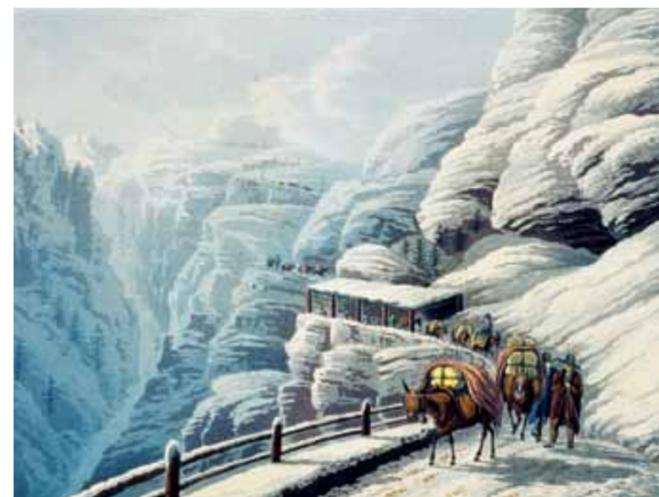
Der neue Beruf des Spediteurs, dem die Händler ihre Waren zum Transport anvertrauten und der sich um die ganzen damit verbundenen Formalitäten kümmerte, war im späten Mittelalter mit der Intensivierung des Handels in Europa aufgekommen.³ Zwischen dem 16. und dem 19. Jahrhundert waren die Spediteure aus Chur und Chiavenna für den Warenverkehr über das Bündnerland von zentraler Bedeutung. Im 18. Jahrhundert hatten die Bündner Familien Massner und Bavier ihre Konkurrenz fast vollständig ausgeschaltet. Für ihre Transport- und Handelstätigkeit konnten sie auf ein breit ausgelegtes Kontaktnetz zurückgreifen, vor allem in Italien, Deutschland und der Schweiz. **21.03**

Das gesamte mengen- und wertmässige Ausmass des Gütertransports, der in der Frühen Neuzeit über die Bündner Pässe lief, lässt sich nur schwer rekonstruieren; dies wegen fehlender konsistenter Langzeitdaten, wie auch wegen der Heterogenität der Masseinheiten und der Vielfalt der transportierten Güter. Stephan Buc berechnete im Jahr 1917 aufgrund von Listen von Lagergebühren, die Spediteure für den Güterverkehr

21.06 Der Hauptzugang zu den Transithandelsrouten über Graubünden erfolgte im Norden über die St. Luzisteig. Der aus den Jahren um 1833–1835 stammende Druck zeigt im Hintergrund die Sust für Transitgüter.



21.07 Säumerzug entlang der Splügenstrasse in der Cardinello-Schlucht, kurz nach Fertigstellung der Handelsstrasse.



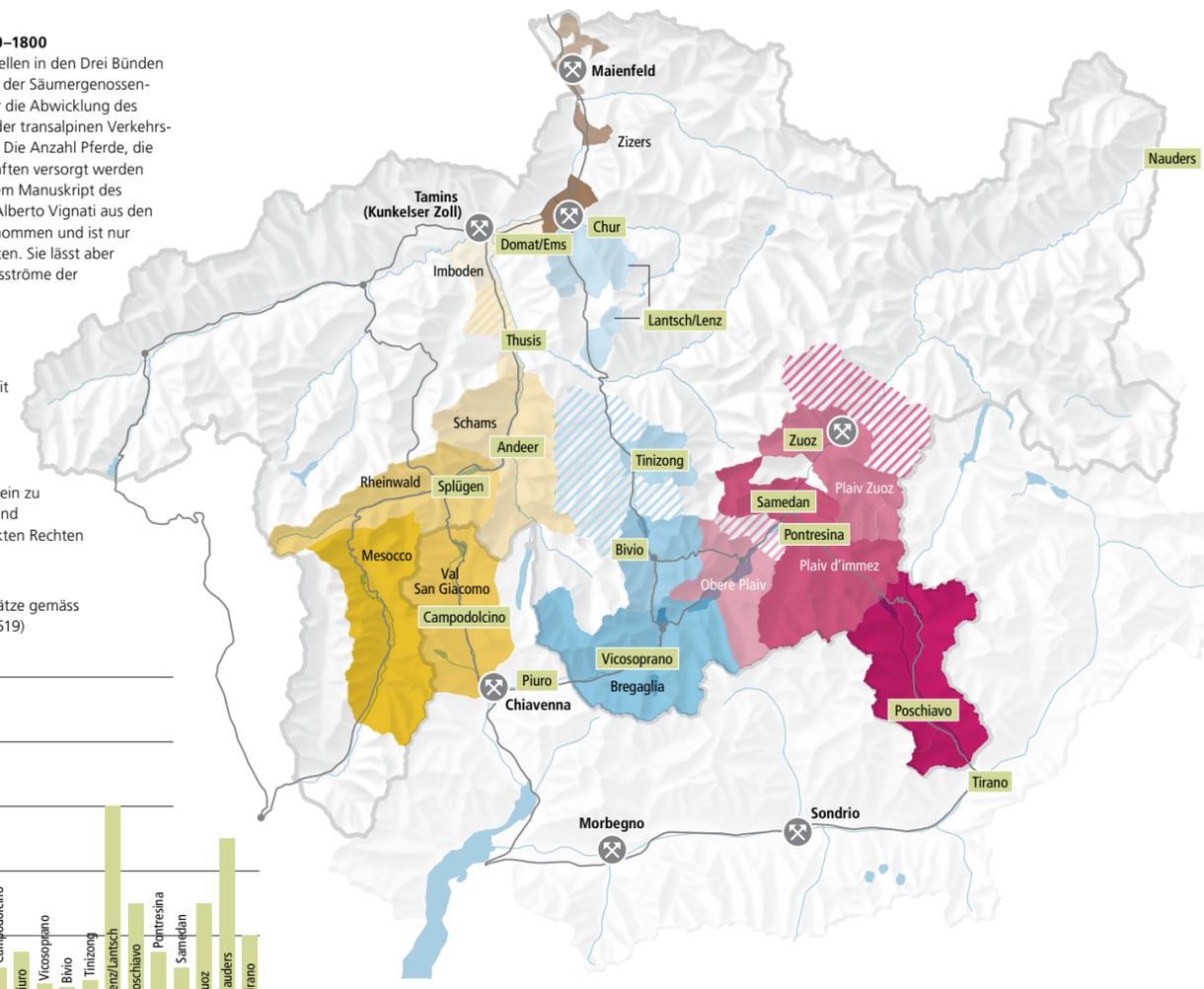
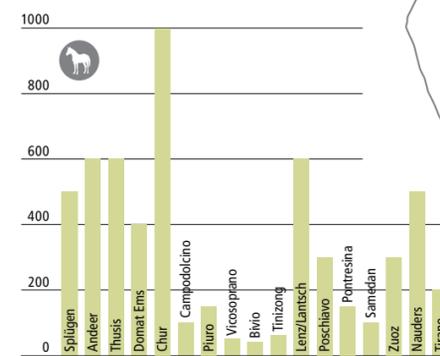
21.01 Porten und Zölle, 1600–1800

Die Karte zeigt die Zollstellen in den Drei Bünden und das Tätigkeitsgebiet der Säumergenossenschaften (Porten), die für die Abwicklung des Warenverkehrs entlang der transalpinen Verkehrsrouten zuständig waren. Die Anzahl Pferde, die in den einzelnen Ortschaften versorgt werden konnten, wurde aus einem Manuskript des lombardischen Adligen Alberto Vignati aus den Jahren 1496–1519 übernommen und ist nur als Richtwert zu betrachten. Sie lässt aber das Ausmass der Handelsströme der damaligen Zeit erahnen.

Porten

- Bernina/Engadin
- ▨ Unklare Zugehörigkeit
- Untere Strasse
- ▨ Cazis: wechselnde Zugehörigkeit
- Obere Strasse
- ▨ Ab 1706: Oberhalbstein zu Port Tinizong gehörend
- Porten mit beschränkten Rechten
- ⊗ Zölle

Für Pferde verfügbare Plätze gemäss Alberto Vignati (1496–1519)



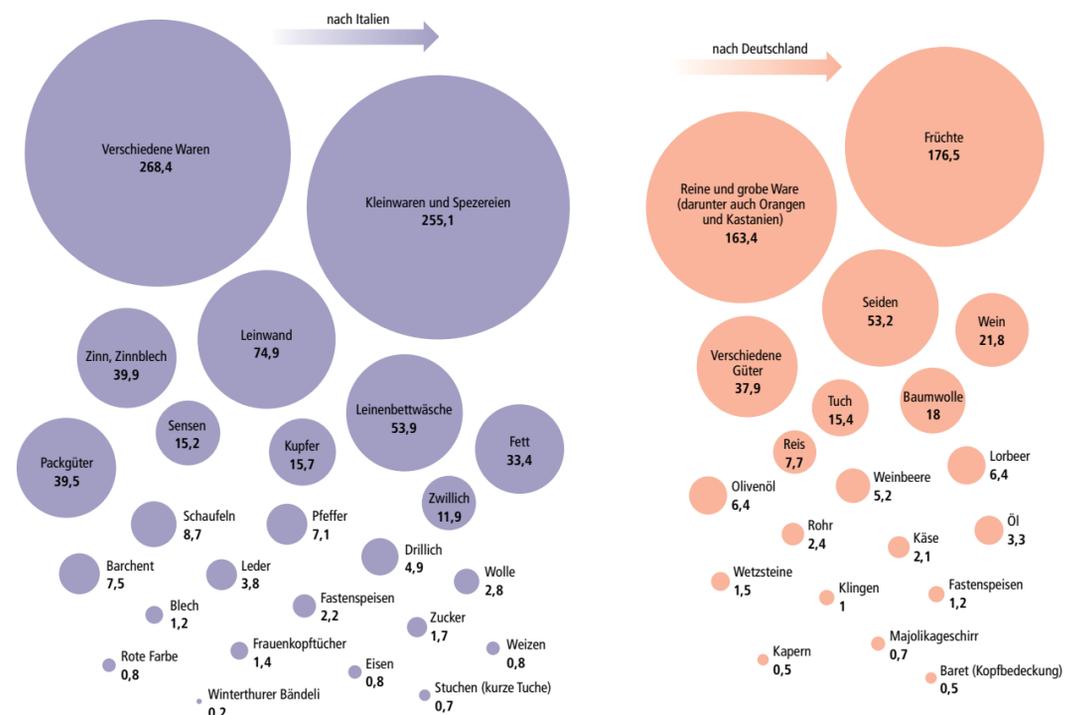
21.02

Transitgüter durch den Churer Zoll 1610

In den Zollregistern werden oft verschiedene Güter in einer Warengruppe entsprechend dem anwendbaren Zolltarif zusammengefasst. Die Handelsströme der über das Bündner Gebiet verkehrenden Transitgüter lassen sich somit kaum präzise beschreiben. Die Bedeutung des Stoff- und Garnhandels in beiden Handelsrichtungen ist jedoch offensichtlich, ebenso die zentrale Rolle des Transports von Lebensmitteln von Süden nach Norden.

Über Chur beförderte Waren 1610 in Tonnen

- Richtung Italien
- Richtung Deutschland



21 über die städtische Sust (Warenlager) an die Stadt Chur zu entrichten hatten, eine Zunahme der beförderten Güter von fast 1400 Tonnen im Jahr 1580 auf über 2500 im Jahr 1601. Für die Zeitspanne 1700 bis 1717 lassen die Zahlen auf ein Handelsvolumen schliessen, das zwischen 1000 und 1500 Tonnen schwankte. Allerdings sind in seinen Berechnungen Wein, Reis und Salz nicht berücksichtigt, da diese Waren nicht über das Speditionssystem befördert wurden. Zum Vergleich sei angemerkt, dass im Jahr 1700 knapp 800 Tonnen Reis über die Susten in Chur abgewickelt wurden.⁴ Die Schätzungen von Buć für das 18. Jahrhundert unterscheiden sich nicht wesentlich von den Zahlen über die im gleichen Zeitraum über Chiavenna beförderten Waren.⁵ Die Schätzungen für das 19. Jahrhundert fallen präziser aus: Mit dem Bau der Handelsstrassen ging ein enormer Anstieg des Güterverkehrs mit einem Höchstwert von 13 550 Tonnen im Jahr 1856 einher.⁶ 21.04

Auch über die Art der über die Bündner Alpenpässe beförderten Güter lassen sich kaum detaillierte Angaben machen. Die Zollverzeichnisse sind nicht nur lückenhaft, sondern fassen oft unterschiedliche Güter aufgrund des für sie geltenden gleichen Zolltarifs in einer einzigen Warengruppe zusammen.⁷ Zudem unterlagen die Warenflüsse im Laufe der Jahrhunderte immer wieder Veränderungen. Anhand einiger Beispiele aus dem 17. Jahrhundert lässt sich feststellen, dass neben grossen Mengen an nicht näher bezeichneten Konsumgütern von Norden her vor allem Leinenstoffe und -garne, Metallgegenstände und tierische Erzeugnisse nach Süden befördert wurden, während aus Italien hauptsächlich Früchte, Seide, Süssweine und andere Lebensmittel nach Deutschland verschickt wurden. 21.02, ► 15 Getreide, Bier, Wein

Der Gütertransport war eine zentrale Stütze der Bündner Wirtschaft der Frühen Neuzeit. Für viele Regionen ergaben sich aus den mit den Transporten zusammenhängenden Tätigkeiten vielfältige Möglichkeiten eines Zusatzverdienstes, und die Zollerträge stellten für die Landeskasse der Drei Bünde eine der Haupteinnahmen dar.⁸ Neben den eigentlichen Transitgütern, die von den Speditionsunternehmen abgefertigt wurden, wurden auch Güter des Grundbedarfs wie Reis, Getreide, Salz und Wein in grossen Mengen über die Bündner Pässe befördert. Ein

Teil dieser Waren, insbesondere Reis und Wein, wurde im Ausland weiterverkauft, der Rest war für den Konsum in Graubünden selbst bestimmt. Angesichts der fehlenden Daten und ihrer beschränkten Vergleichbarkeit lässt sich eine statistische Übersicht der Ein- und Ausfuhr in Graubünden zwischen Neuzeit und Gegenwart nur schwer erstellen. Allerdings kann auf die von Johann Andreas von Sprecher aufgrund «approximativer Schätzungen» erstellten Bündner Handelsbilanz von 1785 verwiesen werden.⁹ Unter Ausfuhr führte von Sprecher zum Beispiel 14 000 Stück Rindvieh und 22 000 Stück Kleinvieh auf, nebst Häuten, Wolle (knapp drei Tonnen), Käse, Butter (über 130 Tonnen), Veltliner Wein (circa 4000 Hektoliter) und Holz; unter Einfuhr listete er 24 420 Hektoliter Getreide, circa 3600 Hektoliter Reis, 27 000 Hektoliter Veltliner Wein, Salz in nicht angegebener Menge, Kolonialwaren, Garne und Stoffe aus Seide und Baumwolle, Metallwaren und Leder auf.

Zu den grenzüberschreitenden Handelsbeziehungen gehört auch der Schmuggel. Nach der Abspaltung des Veltlins und der Grafschaften Chiavenna und Bormio von Graubünden im Jahr 1797 entstanden entlang der Südgrenze des Kantons starke illegale Handelsflüsse, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreichten. Der Kaffee- und Zigarettenschmuggel von der Schweiz nach Italien, der durch die weitgehend tolerante Haltung der Schweizer Behörden noch begünstigt wurde, erreichte vor allem im Puschlav ein solches Ausmass, dass er während mehreren Jahrzehnten als entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der grenznahen Randgebiete betrachtet werden kann.¹⁰ 21.05, 21.09

1 Hilfliker 2000, S. 67–68.
 2 Für die detaillierte Rekonstruktion der Liberalisierung der Transporte vgl. Riedi 2009, S. 218–264.
 3 Pfister 1913, S. 200–202; Hilfliker 1978, S. 24–26.
 4 Buć 1917, S. 63, 80–93.
 5 Scaramellini/Zoia 2006, Band II, S. 274–275.
 6 Simonetti 1986, S. 77.
 7 Buć 1917, S. 59.
 8 Schmid 1914, S. 57–67.
 9 Sprecher 1951 [2006], S. 223–226.
 10 Mandelli/Zoia 1998, S. 180–246.

21.08 Der Rhein bei Reichenau, um 1821. Der Rhein war nicht nur der Haupttransportweg für den Holzhandel, sondern bot mit der Flösserei für den Transport von Gütern wie Wein und Reis auch eine Alternative zu den Porten.

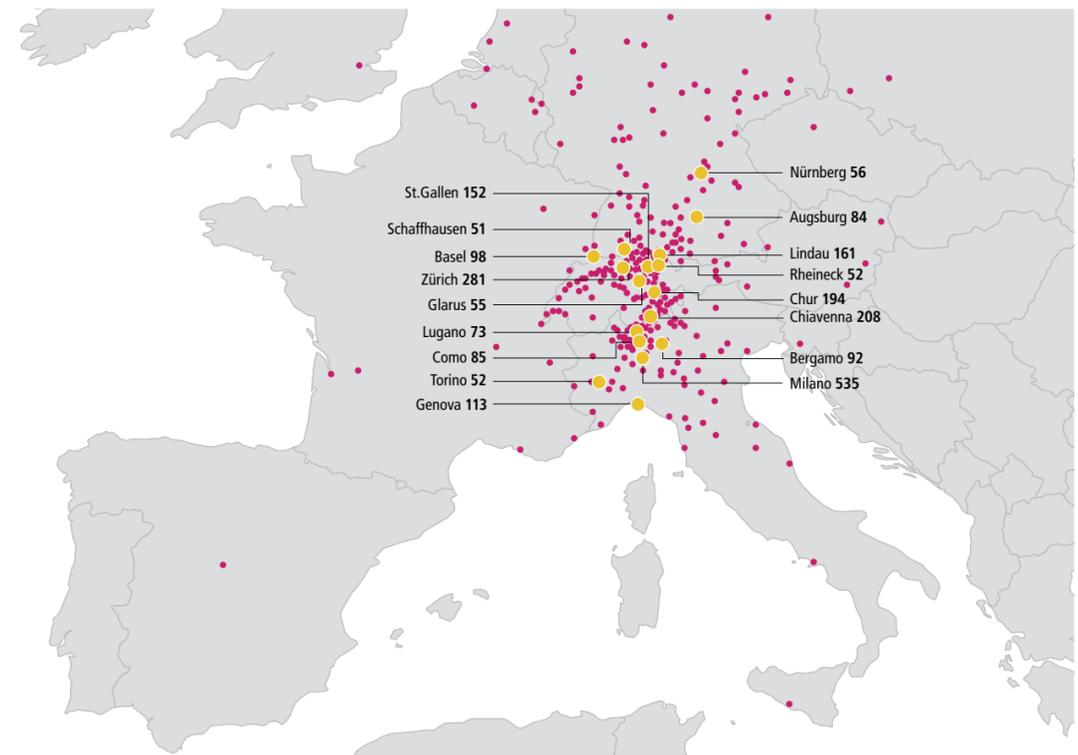
21.09 Nach dem Zweiten Weltkrieg waren breite Bevölkerungsschichten im Schmuggel entlang der Südgrenze Graubündens involviert. Auf dem um 1959 aufgenommenen Foto verstecken Schmugglerinnen in Viano die Schmuggelware – wahrscheinlich Kaffee – unter ihren Kleidern, bevor sie die Grenze überqueren.



21.03 **Der Wirtschaftsraum des Churer Speditionshauses Salis-Massner 1727–1797**

Die Auswertung des Inventars über die im Original erhaltene Geschäftskorrespondenz ergibt, dass von 1727 bis 1797 insgesamt 4210 Kontakte bestanden. Diese Kunden mit ihren Speditionsaufträgen, Bankiers, Speditoren etc. waren in 465 Ortschaften in 11 Ländern Europas tätig. Die Karte verzeichnet alle Ortschaften mit mehr als 10 Kontakten. Entlang der Nord-Süd-Verkehrsachse sind mit Deutschland (708 Kontakte in 82 Orten), der Schweiz (1756 Kontakte in 190 Orten) und Italien (1569 Kontakte in 86 Orten) drei Schwerpunkte auszumachen. Den übrigen acht Ländern kam marginale Bedeutung zu. Mit Abstand die grösste Bedeutung für den Warenstrom hatte die Stadt Mailand (535 Kontakte) als erstes grosses Verteilzentrum im Süden.

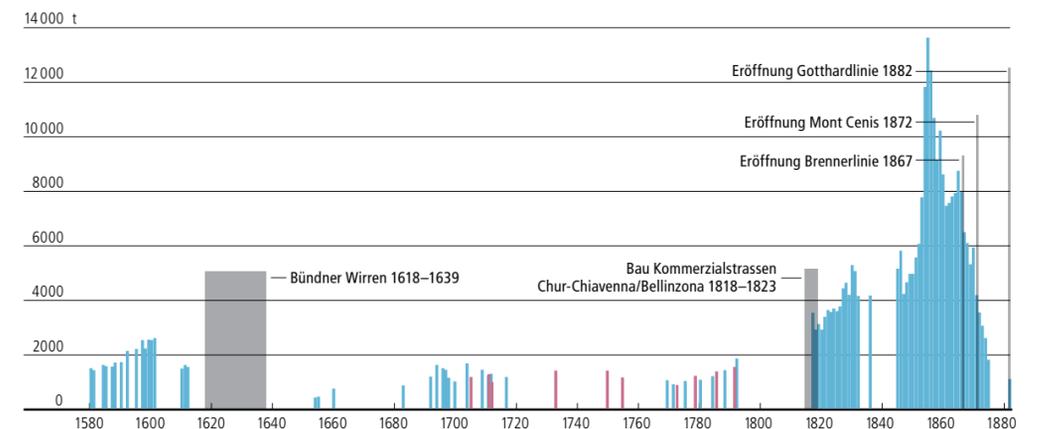
Ortschaften und Städte mit Kontakten
 ● Kontakte
 ● Städte mit über 50 Kontakten



21.04 **Transitmengen auf Bündner Strassen 1580–1880**

Obschon die Daten auf approximativen Berechnungen beruhen, lassen sich einige allgemeine Tendenzen ableiten. Ende des 16. Jahrhunderts nehmen die Bündner Pässe eine zentrale Rolle im intensiven Transitverkehr zwischen Italien und Nordeuropa ein. Die Warenströme gehen in den Krisenjahren der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts massiv zurück und erholen sich dann zumindest teilweise gegen Ende des Jahrhunderts. Die eigentliche Blütezeit erfolgt nach dem Bau der Handelsstrassen im 19. Jahrhundert.

Transitgüter in Chur und Chiavenna (ohne Getreide, Wein, Salz) 1580–1883, in Tonnen
 ■ Chur
 ■ Chiavenna



21.05 **Schmuggel von Graubünden nach Italien 1937–1979**

Die Daten für die Jahre 1937–1939 beziehen sich auf die südliche Grenze des Zollbezirks III (Graubünden ohne Misox), diejenigen für die Jahre 1965–1978 nur auf die Zollstellen Viano und Campocologno. Bei den Zahlen handelt es sich um Schätzungen aufgrund der in der Schweiz verzollten Waren. Ein beachtlicher Teil der Schmuggelware entzieht sich der Statistik.

Schmuggel nach Italien im Zollkreis III und im Puschlav, in Tonnen
 ■ Kaffee
 ■ Tabak
 ■ Zucker

