

Warentransporte im Mittelalter: Die Säumerei

Der Warentransport mithilfe von gebasteten Saumtieren wie Pferden, Maultieren, Eseln und wohl auch Kühen wurde bereits in der Ur- und zur Römerzeit betrieben. Als gewerbsmässiger Transport von Kaufmannsware über die Pässe sowohl im regionalen als auch im transalpinen Handel ist die Säumerei seit Beginn des 14. Jh. belegt und blieb bis ins 19. Jh. bedeutungsvoll. Beim Ausbau und ganzjährigen Unterhalt der Saumpfade übernahmen Landesherrschaft, Gemeinden und Säumer unterschiedliche Aufgaben. Weltliche und geistliche Herrschaftsträger wie die eidgenössischen Orte, Talschaften, Fürstbischöfe, Klöster und Vertreter des Lehensadels (z.B. die bischöflichen Meier in Ernen) erstellten entlang der Handelsrouten die für die Säumerei nötigen Susten.

Der Transport wurde meist abschnittsweise von Sust zu Sust als sogenannte Teilfuhr durch Landwirte im Nebenerwerb übernommen. Diese schlossen sich in Genossenschaften zusammen. Voraussetzung für den Beitritt war in der Regel der Besitz eines Saumtiers samt Ausrüstung, oft auch die Hinterlegung einer Kautions oder eine Bürgschaft. Vielerorts, so in Uri, Ursern oder der Leventina war das Saumrecht den örtlichen Allmendgenossen vorbehalten. Andernorts wie im Bergell waren die Transportrechte als persönl. Eigentum frei handelbar oder konnten etwa in Thusis (1473) unter Säumergenossen veräussert werden. Vereinzelt im 13. Jh. und gehäuft im 14. Jh. sind für die Säumerei Satzungen überliefert: 1237 Osco, 1310 Leuk, 1363 Ursern, 1383 Uri, 1391 Septimer, 1397 Grimsel und Griespass, 1473 Splügen, 1482 Hirzel. Genossenschaften der gleichen Handelsstrasse schlossen sich oft zusammen. Die Drei Bünde kannten vor dem 16. Jh. fünf solche Verbände, sog. Porten. Bisweilen regelten die staatlichen Hoheitsträger den Transport für eine ganze Achse - 1498 Uri für den Gott hard - gesetzlich oder vertraglich. Die Säumer hatten auf ihrer Wegstrecke das Transportmonopol. Sie leisteten ihren Dienst nach einer festen Kehrordnung, der sog. Rotation oder Rod, auf Anweisung der Teiler oder Sustmeister. Gemeinhin war die Transportintensität im Winter grösser als im Sommer.

Neben der langsameren Säumerei per Teilfuhr bildete sich die Direkt- oder Strackfuhr (*conducere ad forleytum*) heraus, bei welcher der gleiche Säumer die Ware ohne Umladen an ihren Bestimmungsort führte. Die Direktfuhr etablierte sich besonders in Gebieten mit starker Herrschaft früh und rasch: 1383 wird sie in Uri, 1396 in der Leventina erwähnt. Als Entschädigung für den Wegunterhalt (z.B. Schneebruch) und das Transportrecht wurde in Verbindung mit der Strackfuhr die sog. Fuhrleite (*ital. forletto*) eingeführt, die durch spezielle Beamte, die sog. Teiler, in den Susten eingezogen wurde. In kommunal geprägten Herrschaftsräumen wie den späteren Drei Bünden blieb die Direkt- hinter der Teilfuhr zurück und auf bestimmte Warengruppen beschränkt (z.B. 1391 Septimer, 1489 Transportordnung der Drei Bünde). Im 17. Jh. monopolisierte **Kaspar Stockalper** die Direktfuhr am Simplon. Sein Grossfuhrunternehmen übernahm sämtliche Transportmittel, stellte Säumer ein, liess Wege unterhalten und Susten bauen. Auf den Fahrstrassen an den Juraübergängen, am Septimer (1387), am Hirzel (1534) oder am Etzel (1774) erwuchs der Konkurrenz in der Fuhrhalterei (Transportgewerbe).

Die Eröffnung von Kunststrassen (z.B. 1806 am Simplon oder 1905 am Gr. St. Bernhard) ermöglichten den Warentransport mit Wagen nun auch über die wichtigen Pässe. Die liberale Rechtsentwicklung des 19. Jh., insbesondere die Handelsfreiheit, verdrängte die obrigkeitlich geschützten Transportmonopole. Die Fuhrleute und die damit verknüpften Aufgaben gingen im Tessin 1807 an die Gemeinden oder in Graubünden 1820 an den Kanton über. Über kleinere, nicht befahrbare, aber regional bedeutende Übergänge wurde die gewerbsmässige S. weiterhin betrieben, so etwa bis 1880 über die Grimsel und den Griespass. Mit dem Bau der Alpenbahnen Ende des 19. Jh. verschwand sie - ausser als Transportart des Armeetrains - jedoch endgültig

Quellen:

- J. Zollinger, «Die Säumerstrasse von Horgen nach Zug», in , Bl. der Vereinigung Pro Sihltal 14, 1964
- W. Schnyder, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im MA zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, 2 Bde., 1973-75
- SZG 29, 1979, Nr. 1, (Themen-Nr. *Gesch. der Alpen in neuer Sicht*)
- P. Caroni, «Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der ma. und neuzeitl. Schweiz», in *Les communautés rurales* 6, 1987, 192-221
- *Ceux qui passent et ceux qui restent*, hg. von P. Dubuis, 1989
- H. Stadler-Planzer, *Gesch. des Landes Uri* 1, 1993, 161-209
- *Die Erschliessung des Alpenraumes für den Verkehr im MA und in der frühen Neuzeit*, hg. von E. Riedenauer, 1996
- R. Flückiger-Seiler et al., *Bergbauern, Säumer und Durchreisende*, 2001
- H. Baumann, S. Fryberg, *Der Gotthardpass*, 2 Tl., 2001-02
- R. Kuchler, *Obwaldens Weg nach Süden*, 2003, (mit Bibliogr.)
- J. Pachtenfels, *Wege der Säumer*, 2005
- Autorin/Autor: Hans Stadler

Zusammenfassung: Daniel Rindlisbacher