

Der Mailänder oder Lindauer Bote : eine zuverlässige Transporteinrichtung zwischen Lindau und der Lombardei

Autor(en): **Dobras, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1989)**

Heft 5

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398500>

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.

Werner Dobras

Der Mailänder oder Lindauer Bote – eine zuverlässige Transporteinrichtung zwischen Lindau und der Lombardei

Dass die alte Reichsstadt Lindau schon sehr früh ein Tor in den Süden, nach Graubünden und in die Lombardei war, beweist unter anderem die bis ins vorige Jahrhundert hinein bestehende Institution des Mailänder oder Lindauer Botens. Zumindest seit dem beginnenden 16. Säkulum – wahrscheinlich schon früher – zog der berittene Botenmann allwöchentlich vom Schwäbischen Meer hinunter über Vorarlberg und Graubünden in die Lombardei, nach Mailand, brachte Waren, Geld, Briefe und Passagiere dorthin und genauso gewissenhaft und zuverlässig nach Lindau zurück. Der Dichter Johann Wolfgang von Goethe war wohl der berühmteste Reisende, der sich der Lindauer Botenanstalt auf seiner Heimreise von Italien im Jahre 1788 anvertraute. Von seiner Freundin, der Malerin Angelika Kauffmann, wissen wir es zwar nicht mit Sicherheit, doch kann man vermuten, dass auch sie sich von Chur aus dem Lindauer Boten anvertraute. Durchaus denkbar, dass sie, als sie in Mailand und Como lebte, so manche Nachricht aus der Heimat gerade von seiner Hand empfing.¹

Wir wissen nicht, wann der Bote erstmals seinen Weg nach Italien nahm. Eine lose Verbindung indes bestand jedenfalls schon sehr früh. So wissen wir vom Jahre 1309, dass die Reichsstadt Lindau venezianische Waren beschlagnahmte, um sich auf diese Weise für in Mailand festgehaltene Güter schadlos zu halten.² Ein Jahrhundert später werden die Lindauer Kaufleute Hans Ledergerber und Konrad Muder auf dem Wege nach Italien ihrer Habe durch Graf Hans von Werdenberg-Sargans beraubt.³ 1430 bevollmächtigte der Lindauer Handelsmann Welti seinen Sohn Johannes zu Geschäften in Mailand.⁴ Wie weit man hingegen einem im Lindauer Stadtarchiv aufbewahrten, leider undatierten, jedenfalls aber erst viel später geschriebenen Brief Glauben schenken kann, bleibe dahingestellt. Es heisst dort: «Schon im 15.ten Seculo findet man, dass zum Behuff des Com(m)ercii zwischen der Lombardie et Oberdeutschland Reithende Botten von Lindau nach Milano et viceversa wochentlich abgegangen et nebst denen Briefschaften auch Gelder et feine oder Eyl-Güther hin und her transportiret. . .».⁵ Denkbar, aber durch keine Quellenangabe belegt, ist auch die

Angabe von Klaudia Helbok, der Mailänder Bote werde erstmals im Jahre 1445 urkundlich erwähnt.⁶ Im 15. Jahrhundert nehmen jedenfalls die Belege für Verbindungen zwischen Lindau und Italien zu. 1458 etwa wurde Handelsgut Mailänder Kaufleute in Feldkirch festgehalten⁷. 1492 reiste eine venezianische Abordnung von Lindau über Feldkirch, Maienfeld, Chur, Bivio und den Septimer nach Como und schliesslich nach Mailand. Zehn Tage brauchten sie damals für die beschwerliche Reise.⁸ Doch müssen wir uns hüten, in diesen Angaben etwa Belege für die Existenz des Mailänder Botens zu sehen. Auf Fakten aber dürfte eine Note des Grafen Kaunitz vom 6. Mai 1771 an die Hofkammer in Wien beruhen, in der es heisst, der Mailänder Bote habe schon zu Karls V. Zeiten (reg. 1519–1556) existiert.⁹ Gleichen Inhalts ist ein heute im Staatsarchiv in Mailand aufbewahrtes Schriftstück, in dem zu lesen ist, dass Simone Tassis (Taxis) vom späteren Kaiser Karl V. das Privileg erhalten habe, im Herzogtum Mailand Posten aufzustellen. Daraufhin habe Tassis sofort andere private Postanstalten verboten, die sich freilich ihrerseits umgehend zur Wehr setzten, darunter auch der Mailänder Bote. Dieser nämlich habe ebenfalls vom Kaiser ein Privileg gehabt, auf das er nun pochte und das sich damals in den Händen eines sich in Mailand aufhaltenden deutschen Kaufmanns befunden habe. Leider sei dieses Schriftstück verloren gegangen, heisst es.¹⁰ Wir können also feststellen, dass der Bote jedenfalls schon im frühen 16. Jahrhundert seinen Weg in den Süden nahm. Erst im frühen 19. Jahrhundert hatte er sich dann schliesslich überlebt.

Dass der Bote sich aufgrund seiner Herkunfts- und Zielorte Lindau und Mailand benannte, ist leicht einzusehen. Dass er sich aber auch sehr häufig als Fussacher Bote bezeichnete, bedarf einer Erklärung. Zunächst: auch diesen dritten Namen trug der Bote zu Recht; die meisten kamen tatsächlich vom anderen Ufer des Bodensees, eben aus Fussach, wo sie in der Regel sogar zur Welt gekommen waren. Eine Erklärung bietet ein Schreiben vom 26. August 1772, das der Fussacher Bote Jacob Spehler und «Consorten» an Kaiserin Maria Theresia schickte. Angeblich sei, so Spehler, bei einer Glaubensinquisition in Mailand ein Lindauer Bürger – ob es der Bote war, wird nicht gesagt – hingerichtet worden. Um solchen Vorfällen künftig vorzubeugen, habe die Stadt kurzerhand die katholischen Fussacher zu ihren Boten berufen.¹¹ Lindau war spätestens seit dem Jahre 1528 zum neuen Glauben übergetreten. Dass es in Mailand tatsächlich des Glaubens wegen Schwierigkeiten geben konnte, beweist ein Eintrag vom Jahre 1602 in der Lindauer Chonik. In diesem Jahr brachte der Bote die Leiche eines in der Lombardei verstorbenen Edelmannes auf seinem Pferd nach Lindau, wo sie «ehrlich» begraben wurde, «Dan(n) man In zu Mailand Von wegen der Religion und das er nicht nach Bäbstlicher

Religion sterben wollen, nicht hat wollen begraben, als anderst auf den Wasen».¹² Man sah also in Mailand Andersgläubige nicht gern.

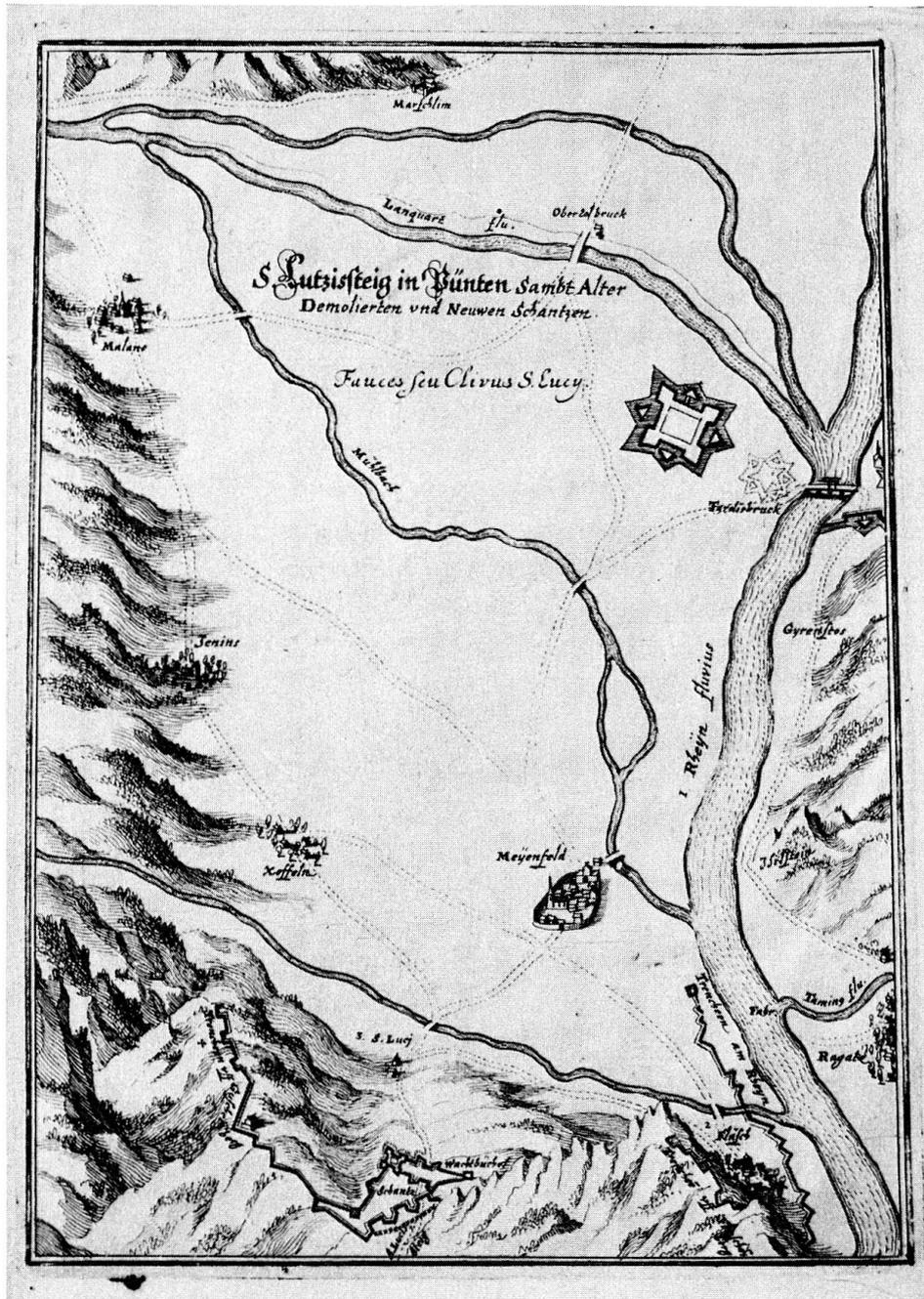
Der Weg des Boten und seine Schicksale bis zum Jahre 1770

Vergleicht man eine Streckenbeschreibung von Lindau nach Chur vom Jahre 1390, stellt man überrascht fest, dass der damalige Weg ziemlich genau mit dem übereinstimmte, den schon die Römer zum Bodensee benutzten. Er führte, wie der des Mailänder Botens, über die alte Luzisteig. Von Chur aus – in Richtung Süden – war der Septimer bevorzugte Strecke. Als sich aber 1473 die Bewohner von Thusis und Cazis auf die Anlegung einer befahrbaren Strasse durch die Viamala einigten, zogen die Reisenden bald den Weg über den Splügen vor. Schon die Poststrecke, die 1496 – kurzzeitig – für Kaiser Maximilian angelegt worden war, führte über den Splügen.

1502 einigten sich mehrere deutsche Kaufleute mit der Familie Pestalozza in Chiavenna über die Errichtung einer Sust Splügen-Comersee. Gegen eine Abgabe von jeder Saumlast wurde nun ein Susthaus errichtet, das 1577, inzwischen schadhaft geworden, neu gebaut wurde. Damit wurde natürlich der Pass für den Durchgangsverkehr immer interessanter.

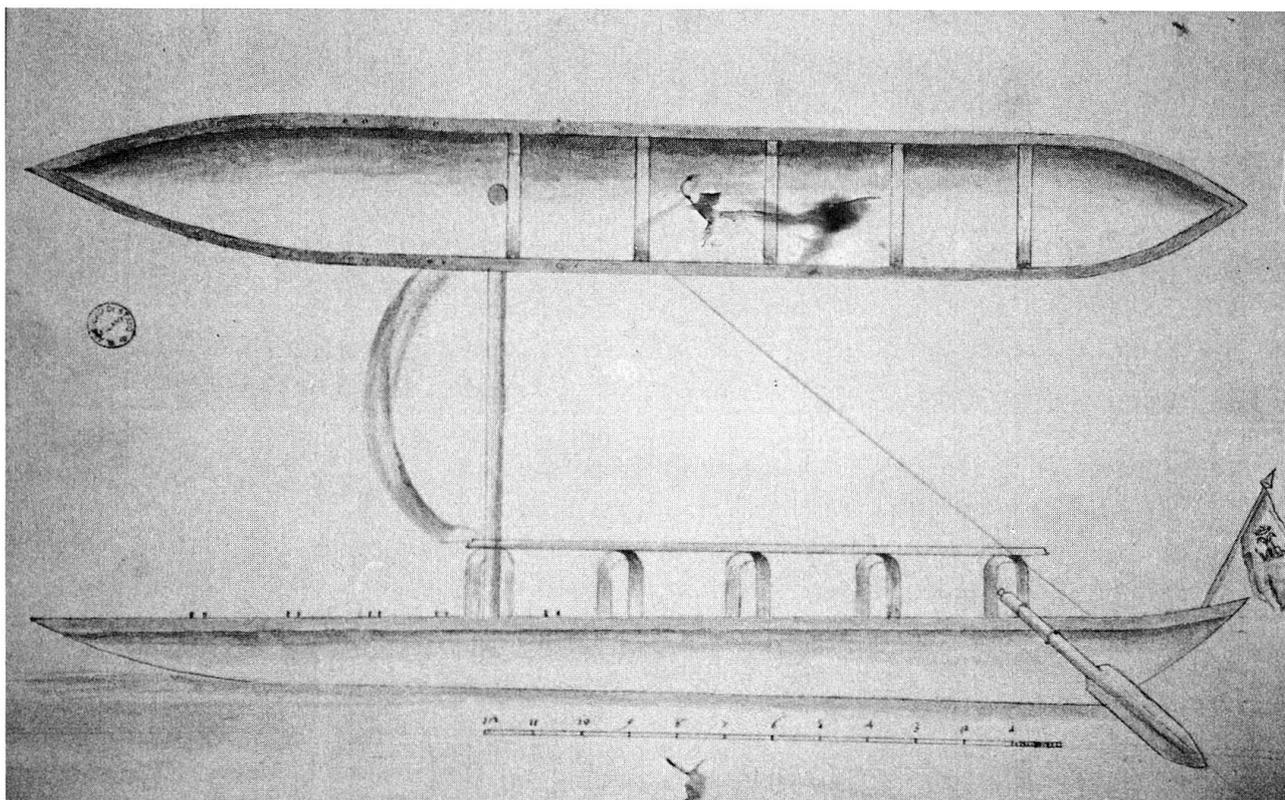
Auskunft über die damaligen Handelswege gibt auch das Numerabüchlein der Nürnberg-Mailänder Firma Koler, Kress & Saronno, in dem der Brief- und Warenverkehr von Januar 1507 bis März 1511 sorgfältig verzeichnet ist. Immer mehr wurden demnach die Bündner Pässe als Weg in den Süden gewählt.¹³

Speziell über den Weg des Mailänder Botens aber unterrichtet uns ein 1627 zu Ulm erschienenenes Reisebüchlein von Joseph Furttentbach, der die Strecke aus eigener Anschauung kannte und das damals als ausgezeichnete und zuverlässige Reiseführer Italiens galt: das «Newes Itinerarium Italiae».¹⁴ Dieses Reisehandbuch beginnt mit der «Beschreibung einer Raiss / von Lindaw nach Maylland». Furttentbach schreibt: In Lindau, «die letztere gegen Italia zugelegene Reichsstadt / so gar in Boden(see) hinein gebawen (. . .) mag der Passagiero, oder der Raisende seine Pistolen / Bixen und Stillet von sich legen: Dann dergleichen Waffen zu führen in gantz Italia / bey Lebens Straff verboten» und sich dann dem Mailänder Boten, der allwöchentlich gen Italien und ein anderer zurück nach Italien zieht, anvertrauen». «Also mag besser nicht gethan werden / dann dass sich der Raisende einem solchen Botten Racommandieren thue / der dann von ihme nicht allein mit Speiss und Tranck / sondern auch mit Pferden / und guter servitu nach dem besten versehen / und fürnemlich in allen betrübten Zuständen (deren nicht wenig ob den grausamen wilden hohen Schneebergen



Handgezeichnete
Landkarte vom
Weg über die
Luzisteig.

auff dieser Raiss zu gewarten) Hülff und Trost zu geniessen / auch unfehlbarlichen haben wird: Für alle jetzo erzehlte Gutthaten nur / wird dem Botten ungefährlich 24. Reichsthaler bezahlt: So liffert er den Passagiero, vermittelst der Gnaden Gottes / innerhalb $5\frac{1}{2}$ Tagen nach Maylland mit gutem contento.» Selbst um ein medizinisches Attest kümmerte sich der Bote, das dem Reisenden amtlich bestätigte, daß in Lindau «guter gesunder Luft» sei, mit anderen Worten, weder Pest noch andere Seuchen grassierten. Dieses Dokument wurde auf der



Reise durch weitere Eintragungen in den einzelnen Ortschaften ergänzt. Nur so durfte schliesslich der Ankömmling in Mailand das Territorium betreten. Reisebeginn, so fährt Furttenschiff fort, sei in Lindau am Montagmittag. In zwei Stunden erreichen Passagiere und Pferde per Schiff das andere Ufer in Fussach. Fünf Stunden braucht man dann für den Ritt nach Feldkirch, wo erstmals genächtigt werde. Am nächsten Tag geht es über Gutenberg und die Steig – gemeint ist die Luzisteig – nach Chur, wo wieder «Nachtherberg» genommen werde. Bis hierher könne man notfalls auch mit dem Wagen reisen, dann aber müsse man sich endgültig der Saumtiere bedienen. Über Altems und Thusis geht es nach Splügen, das am nächsten Tag in aller Herrgottsfrühe aus Sicherheitsgründen verlassen werde, «dann wann die Sonn den Schnee begreiff/ beschichts etwan/ dass er auff den höchsten Gebürgen beginnet zu fallen/ darauss er ein solche Ballen am herunder waltzen machet/ dass die oft nicht nur Ross und Mann/ sondern auch gantze Häuser/ darmit hinweg nimbt/ unnd alles begreifende zerschmettert/ vor welchem sich dann mit guter Achtsamkeit wol vorzusehen». Schliesslich spricht Furttenschiff von den schlechten Wegverhältnissen. Oft müssen die Pferde bis zur Brust im tiefen Schnee stapfen. Er selbst habe so manches verendete Tier am Wegrand oder in der Schlucht liegen sehen. Es sei also angebracht abzusteigen. Bestenfalls könne der Reisende nach Bergknappenart im

Zeichnung vom Botenschiff, mit dem die Boten über den Comersee fahren.

Schnee heruntergleiten. Am Mittag werde im Regelfalle «Campultzi-no» (= Campodolcino) erreicht und drei Stunden später Cleven (Chiavenna). Der Comersee werde schliesslich mit bequemen Schiffen überquert. Sieben Stunden brauche man dann noch bis zum Ziel, wo der Bote sein Standquartier im «Tre Re» nahe der Porta Romana hatte. Man kann sich das Aufatmen der Passagiere am Ende der Reise ausmalen.

Erst das 18. Jahrhundert brachte einige Erleichterungen. 1709 wurde der Splügenpass verbessert. Und schliesslich wurden Verträge mit den Familien Prada und Rasco wegen der Überfahrt über den Comersee geschlossen. Schwierigkeiten indes gab es noch genug. So sah das neue Rodgesetz in Graubünden aus dem Jahre 1747 vor, dass dem Lindauer Boten nur zwei Pferde erlaubt seien, eines für sich, das andere für das mitgeführte Gepäck. War grössere Last zu transportieren, mussten Rodpferde im Lande gemietet werden.¹⁵

Normalerweise brauchte der Bote, wie wir schon hörten, für die einfache Strecke von Lindau nach Mailand fünfeinhalb Tage, womit er eine recht erstaunliche Leistung vollbrachte. Wurde er aber von Schnee und Eis überrascht, was natürlich häufig genug der Fall war, dann konnte es schon einmal vorkommen, dass er die doppelte Zeit unterwegs war. Vielleicht kam es so zu dem in Mailand gängigen Spottvers: «Aus Lindau kommt der Botenmann. Er kommt und geht halt, wenn er kann!»

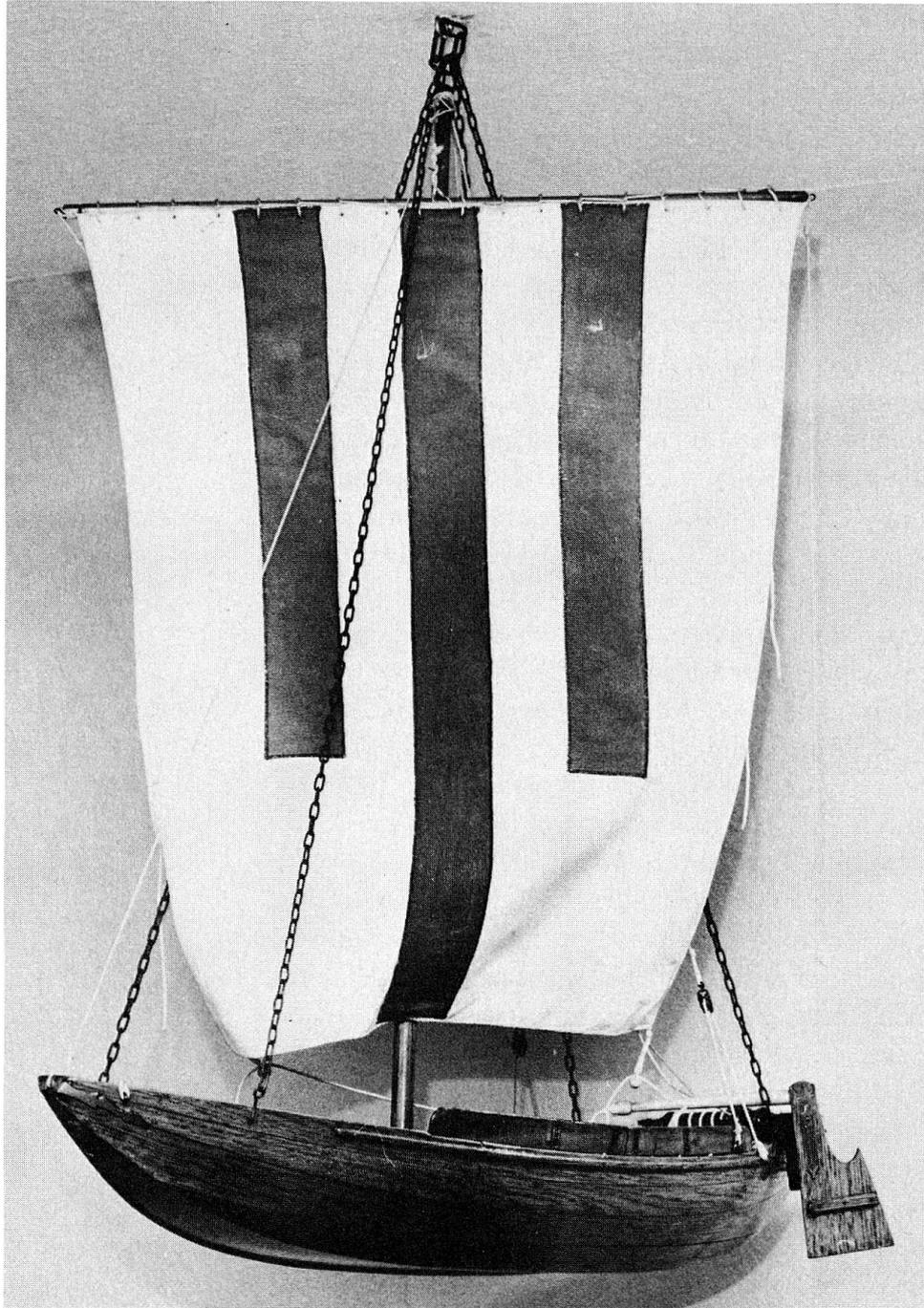
Trotz aller Mühe und Strapazen hatte der Botenmann schon Mitte des 18. Jahrhunderts mit dem Rückgang der Geschäfte zu kämpfen. In einem 1765 im Fürstentum Liechtenstein ausgestellten Schriftstück heisst es sogar, die Fuhrleute müssten seit einigen Jahren zur Mitnahme von Waren nach Italien regelrecht gezwungen werden. Schuld daran aber war vor allem der seit langem gleich hohe Fuhrlohn, der den Transport immer unrentabler machte.¹⁶ Natürlich machten sich auch die Lindauer Stadtväter über das nachlassende Geschäft Gedanken: hier sah man das Problem vor allem im schlechten Zustand der Strassen und in den Einschränkungen durch das Rodgesetz.¹⁷

Die Errichtung des Bregenzer Postamtes und die Folgen für den Boten

Seit langem schon versuchte Österreich die Lindauer Boten auszuschalten. So berichtete – um nur ein Beispiel zu nennen – Josef von Thurn & Taxis der Kaiserin in einem Schreiben vom 23. November 1770 von dem grossen Schaden, der dem Postwesen durch «die fussacher nach Como daher wider in die Schweiz und V(order) ö(sterreichische) Gegend wöchentlich laufende Botten» entstehe. Zumindestens, so sein Rat, müsse das Lindauer Botenwesen eingeschränkt werden.

Eine Möglichkeit dazu sah er in der Tatsache, dass die Boten – allesamt Fussacher – österreichische Untertanen seien, denen man doch leicht beikommen könne: «Zumal aber so ferne die aus der Schweiz und Vorderösterreich nach Mayland aufgekommenen Botten sowohl von den Kayserl(ich) Königl(ichen) Gubernio zu Mayland, als durch die Kayserl(ich) Königl(iche) V(order) Ö(sterreichische) Regierung und Kammer die Fussacher Botten so wärcklich österr(eichische) Unterthanen sind, gänzlich alle Briefe Beförderung unter schwerster Strafe Verbotten und diese durchgehends, sonderlich zu Como angehalten, visitiret und ohne Rücksicht bestrafet, in der Folge alle diese in die Schweiz und angränzende Vorländische Gegend laufende Corresponsenz nach Innsbruck von den Mayländischen Posten geleitet würden, könnte nicht nur dem dissländig, sondern auch dem allerhöchsten Postgefälle in der Lombardie durch die Vorländischen Posten zu gewinnende und dahin zu versendende Briefe ein ansehnliche Erträgniss zugezogen werden».¹⁸ Als die Befehle aus Wien immer noch an Klarheit zu wünschen übrig liessen, musste der Hofkommissar in Innsbruck nochmals nachfragen, «womit die Comasger und Fussacher Botten abgestellt werden möchten».¹⁹ Am 8. November kam das Antwortschreiben aus Wien, in dem die Verordnung zur Abstellung der Boten erwähnt wird. 1771 wurden schliesslich Postämter in Bregenz, Hohenems und Feldkirch und ein Eilpostritt Lindau–Bregenz–Feldkirch eingerichtet.²⁰ Für den Mailänder Boten sollte dies schwere Folgen haben. Österreich wollte nun mit allen Mitteln die Niederlage des Boten nach Bregenz ziehen. Im Hofkammerarchiv in Wien gibt es mehrere Vorschläge zur Beschränkung des Lindauer oder Fussacher Boten. Zumindest wollte man die Einbeziehung dieser Boten in die Postwesenpflicht, mit anderen Worten: die abgehenden und ankommenden Briefe sollten künftig in Bregenz und nicht in Lindau abgelegt werden.²¹

Schon im März richtete der Hauptpostamtsverwalter Martini in Bregenz an Lindau ein «freundnachbarliches Ansuchen», künftig die Postwagen nach Bregenz laufen zu lassen und die gesamte Post für Graubünden und Italien dem Bregenzer Postamt zu übergeben, um so dem «nachteiligen Botenwesen» zu steuern. Eine schädigende Absicht, so betonte er eigens, liege dem Schreiben fern. In Lindau sah man dies anders, vor allem auch im Zusammenhang mit der Verlegung des Depots für österreichisches Salz nach Bregenz.²² Der Streit eskalierte so, dass das Botenschiff von einem bewaffneten Segler begleitet werden musste, weil ihm am anderen Ufer ein österreichisches Schiff aufflauerte. Schliesslich musste der Kurs über den See von Fussach nach Rheineck verlegt werden. In Wien aber häuften sich die Bittschriften um Wiedereinführung der früheren Route. Zu den Bittstellern gehörten zahlreiche Fuhr- und Handelsleute, aber auch Georg André von Buol,



**Modell einer
Lädine.
Mit solchen Last-
schiffen setzte
der Mailänder
Bote ans andere
Ufer über.**

der Gesandte in Graubünden.²³ Erst 1774 wurde der alte Kurs wieder aufgenommen.

Eine Folge des Streites von 1771 war, dass Lindaus Stadtväter ihre Botengeschäfte künftig durch eigene Bürger, also Lindauer, besorgen liessen.²⁴ Was die neue Route betraf, so waren natürlich die Schweizer Kaufleute darüber sehr erfreut. Vorausgegangen war die Mitteilung des Lindauer Kaiserlichen Postamtes an die hiesigen Kaufleute, dass ab dem 8. April der Mailänder Bote die Post nicht mehr in

Lindau abholen würde. Fortan müsse man diese bei eben dem Lindauer Amt, das bereits seit 1635 bestand und ebenfalls für Ärger sorgte, abgeben, das die Weiterbeförderung nach Bregenz besorgen werde. Dort sollte sie der Mailänder Bote in Empfang nehmen und nach Italien bringen.²⁵ Die Stadt reagierte sofort und schickte die Senatoren Mayer und Falckh zum Landvogt nach Rheineck, wo sie auf williges Gehör stiessen. Auch St. Gallen und andere Orte wurden sogleich benachrichtigt.²⁶

Schon am Tag darauf, wie gewöhnlich am Montag, ging der Mailänder Bote – diesmal ein Lindauer und kein Fussacher – auf die Reise nach Mailand, nur eben jetzt über Rheineck, und zwar unter «Ablösung mehrerer Böller» und in Begleitung des Lindauer Handelsherren Johann Rupprecht. Überall, wo man hinkam, herrschte Zustimmung zu der Haltung der Insulaner.²⁷ Um die Feierlichkeiten noch zu erhöhen, hatte man dem Boten – es war der Kübler Johann Georg Schreyvogel – einen «von denen vor so viel Jahren gebrauchten Botten Schilden» aufgesteckt, ihm also mit dem Stadtwappen eine Amtswürde verliehen. Auf dieser ersten Fahrt, bei der ein Wagen die «Bagage» mitführte, versuchte man alle Betroffenen zu beruhigen, wie etwa die Boten in Fussach, denen man erklärte, man sei mit ihnen allezeit sehr zufrieden gewesen und nur aussergewöhnliche Umstände hätten zu diesem Schritt geführt. Auch in Mailand war man bereit, dem «Courier» von Lindau die Briefe weiterhin zu übergeben.²⁸ Die Sache liess sich also gut an. Am 29. April schliesslich ging auch der vierte Bote, Matthias Klefler von der Steig in Reutin, der nachmalige Köchlinswirt, ab. Er hatte lange Zeit in Verona gelebt, war also der italienischen Sprache mächtig. So konnte die Stadt auf den eben erst eingeführten sprachkundigen Begleiter verzichten. Am 30. April 1771 kam der Bote Riesch mit dem Dolmetscher Pitschini wieder glücklich in der Inselstadt an.²⁹

Die Route des Lindauer Boten hatte sich durch die widrigen Umstände zwangsläufig geändert. Er ritt jetzt von Lindau über Rheineck nach Altstätten, von da nach Sax und Ragaz, dann nach Chur, schliesslich über den Splügen nach Mesocco, Roveredo, Bellinzona und Intra nach Mailand.³⁰ Die Mailänder waren nur darüber verärgert, dass die «Fussacher Botten sich entschlossen, den gewöhnlichen Ritt nach Mayland zu unterlassen, ohne von diesem ihrem Entschluss» das dortige Generalpostamt zu unterrichten, «so wie es wohl ihre Schuldigkeit gewessen wäre».³¹ In Wien hingegen war man über die Lindauer Botenanstalt verärgert. Zum Nachteil des Bregenzer Postamtes, so Graf von Kaunitz in einer Note vom 9. Juni 1771, schickte die Stadt Lindau nun eigene Boten nach Mailand, während die Fussacher Boten durch das Bregenzer Postamt abgestellt worden seien, die so ihr Brot verloren hätten. Aber die Lindauer, das musste auch er zugeben,

waren nun einmal im Besitz des entsprechenden Privilegs.³² In diesem Zusammenhang wird auch in einem Schreiben vom 8. Juli 1771 erwähnt, dass der Mailänder Bote «auf Pferdten und Wägen» reise.³³ Das war sicher noch nicht lange der Fall. Die Fussacher Boten aber konnten nur zusehen, wie ihnen die Lindauer auch die Jahrgelder aus den verschiedenen Schreibstuben wie etwa aus St. Gallen, Rorschach und Lindau wegnahmen, die sie für die regulären Botengänge sonst selbst kassiert hatten.³⁴ Mailand, das nach wie vor am gut funktionierenden Botenwesen interessiert war, gab sogar einzelne Geleitbriefe für die Lindauer aus. Einer, vom 3. März 1772, ausgestellt von Graf Carl von Firmian, ist erhalten geblieben.³⁵

Schliesslich hat sich aber auch der Fussacher Bote wieder auf den Weg in den Süden gemacht. Aus dem Jahre 1772 sind uns zwei Routen bekannt, einmal die des Lindauers, zum andern die des Fussacher Botens. Erstere Route sah so aus: Lindau–Rheineck–Altstätten–Werdenberg–Ragaz–Oberzollbrücke bei Landquart–Chur–Reichenau–Rhäzüns. Die Strecke des Fussacher Boten ging von Fussach über Feldkirch, Vaduz, Balzers und die Oberzollbrücke und schliesslich so wie früher weiter nach Mailand.³⁶

Es war jedenfalls damals eine Zeit der Umgestaltung des Mailänder Botenwesens. So existiert in den Lindauer Akten auch ein undatierter «Erster Vorschlag», der vorsah, «Nach dem Absterben der jetzigen 4 alten Bothen solle die Ernennung derer Boten jederzeit der Comercien-Cam(m)er zu Mayland zustehen, alss welcher von Lindauischer Kauffmannschaft einige tüchtige Subjecta zu dem Ende vorgeschlagen werden sollen, auch solle diese für diejenigen so erwehlet worden, gutstehen. Gedachte Bothen sollen ferner von Lindau wochentl(ich) an dem gewöhnl(ichen) Tag nach Mayland abreysen et vice versa mit dem gewöhnl(ichen) Patent von V. Ex. dem General PostDirector der Österr(eichischen) Lombardey versehen. Sie sollen auch zukünfftig alle Brieffe, Päcke, Waaren, Bagage, Passagiers dahier et V(ice) v(ersa) übernehmen und geraden weegs nach Veldkirch führen. (. . .) Viceversa werden die Bothen an dem gewöhnlichen Tag von Mayland nach Lindau abgehen, und so wohl die Brieffe als Päcke und Bagage so nach Lindau und obbeschriebenen Örther bestim(m)t mitführen, sich auch mit nöthigen Mautzetteln versehen, damit sie an den gewöhnl(ichen) Mayl(ändischen) Zollstädten besonders zu Gera beschauet werden können».³⁷ Für die Fussacher hingegen erliess Österreich am 5. Juli 1773 eine von Franz Martini, dem K.K. Postverwalter, und Carl Huber, dem K. K. Postkontrolleur, übermittelte «Ordnung und Verfassung der Fussacher Botten-Fahrt von Lindau nach Mayland und wider zuruckh».³⁸ Nach endlosen Verhandlungen wurde am 16. September 1773 zwischen der Wiener Hofkammer als der obersten Behörde der Posten und der Lindauer und Mailänder Handelskammer eine

neue Botenverordnung vereinbart, die am 1. Januar 1774 in Kraft trat. Die Lösung war ein Kompromiss für die Handelskammern und in mancher Hinsicht ein Gewinn für den österreichischen Staat. Man war allgemein zufrieden darüber, dass nun auch die Fussacher Boten wieder normal ihres Weges ziehen konnten.³⁹ Der vor allem auf Druck der Handelskammern zustandegekommene Vertrag unterstellte die Mailänder Boten dem Oberpostamt Mailand.⁴⁰ Am 21. Oktober 1773 bestätigte auch die Kaiserin Maria Theresia die Wiederaufnahme des Botendienstes zwischen Lindau und der Lombardei.⁴¹ Am 24. Dezember gaben die vier Fussacher Boten zu Protokoll, künftig für angerichtete Schäden aufzukommen. Der Handelsstand zu Lindau musste eine Kautions in Höhe von 5000 Gulden oder 1000 Species-Dukaten stellen.⁴² Mit Jahresbeginn 1774 war also der alte Zustand wie er vor vier Jahren bestand hatte, wieder hergestellt. Eine Ausnahme wurde nur mit den Briefen ins Reich, also nach Deutschland, gemacht, die in Feldkirch abgegeben werden mussten. Der Angriff der Bregenzer war glücklich abgeschlagen. Für die Lindauer Handelskammer indes war der Streit noch nicht beendet. Jetzt ging es nämlich um das Geld, das die Kammer in dieser Sache ausgelegt hatte. Zunächst einmal bedankte sich die Stadt bei ihren Helfern, so am 7. Januar 1774 beim Landvogt der Freien Herrschaft Sax auf Schloss Forstegg: «Da es mit dem Cours der Mayländischen Botten wieder in sein altes Geleiss über Feldkirch und Balzers gediehen ist, und deren Transitus durch die Lobl(iche) Eidgenossenschaft wiederum cessiert (. . .)». ⁴³ Im Ratsprotokoll des 7. Januar 1774 steht ausserdem, dass die Stadt dem Landvogt «ein Kompliment» übersenden werde. Man darf sogar annehmen, dass auch verschiedene Helfer in Mailand mit Verehrungen bedacht wurden, jedenfalls kann man dies aus einer Abrechnung vom 10. Januar 1774 schliessen, aus der hervorgeht, dass ein gewisser Lottinger beispielsweise zwölf silberne Teller «verehrt» bekam und der Abbate Salvadori ein silbernes Kredenzblech und einige Schokolade.⁴⁴ Diese Kosten hatte der Handelsstand getragen und wollte sie jetzt von der Stadt zurückvergütet haben, was 1775 immer noch nicht geschehen war. Advokat Schlatter überreichte deswegen eine «Vorstellung und Bitte mit Beilage über die Unkosten über das Mailänder BothenWeessen und Geschäfte zu dessen WiderEmpor- und anhero bringung». ⁴⁵ Am 4. August mahnte Schlatter erneut, worauf der Rat erst einmal beschloss, «ohne Anstand» die Angelegenheit zu untersuchen.⁴⁶ Schliesslich ging es um die ansehnliche Summe von 5291 fl 16 kr. Dem Rat seien, so schrieben einige Handelsherren am 20. März 1775 «zweifelsfrey diejenigen Unruhen annoch in frischem Angedencken, welche die von Seiten des K. k. Ober- und PostAmtes zu Bregenz tentirte Abziehung der Mailänder Couriers von hiesigem Orth, und deren Verlegung nach Bregenz einem jeden denkenden Mitgliede unsers gemeinen Wessens

verursacht hat (. . .) Der gänzliche Verlust des wechselseitigen Transit nach Italien, aller daher kom(m)enden Passagiers, Gepäcks und Waaren, aller hierdurch dahin gehenden Colli, die Verlegung der PostWagen und Bothen, wo nicht endlich gar der Verlust eines Post-Amtes allhier, und alles dessen, was mit der Folge der Zeith diesem Hauptcoup noch gefolget wäre, mit einem Wort: eine gänzliche mercantilische Inactivität und unsere Dependenz von Bregenz, wären die wahren, die schrecklichen Folgen jenes für uns grundverderblichen Projecte gewesen». Mit Recht wiesen die Kaufleute darauf hin, dass schliesslich dabei nicht nur der Handel, sondern auch die städtischen Finanzen zu Schaden gekommen wären.⁴⁷ Aber im August 1777 war die Abrechnung noch immer nicht erfolgt, wie aus einem Schreiben der Geschädigten vom 11. des Monats an den Rat hervorgeht. Da man den Advokaten Schlatter anscheinend für zu nachgiebig hielt, wurde ihm die Vollmacht entzogen und nun dem Lizentiaten Johannes Schielin übertragen.⁴⁸ Daraufhin entschied der Rat noch am gleichen Tage, dass die einschlägigen Akten durch mehrere Ratsherren geprüft werden sollten.⁴⁹ Der Ausgang der Angelegenheit ist uns nicht bekannt.

Am 28. August 1775 schlug der Lindauer Handelsstand den Mailändern die Boten Leonhard Spehler, den Sohn des Joseph, dann Jacob Spehler den Jüngeren und Vetter des ältesten Boten Jacob Spehler, und schliesslich Johann Baptist Spehler, den Bruder des eben genannten Leonhards vor. Ausdrücklich wird erwähnt, dass alle drei aus Fussach und österreichische Untertanen seien. Dem Leonhard wird bescheinigt, dass er den Ritt seit vielen Jahren bereits vertretungsweise übernehme.⁵⁰

Jacob Spehler musste sich einige Zeit später gegen den Vorwurf verteidigen, den der Bregenzer Joseph Anton Glezinger gegen ihn erhob, weil sein Geld in Höhe von 440 fl im November 1776 noch immer nicht eingetroffen sei. Spehler wandte sich direkt an das Postamt in Feldkirch, wo man ihm bestätigte, dass man dort das Geld schon am 1. Juli 1776 zur Weiterbeförderung übernommen hatte.⁵¹ Mit dem Feldkirchner Amt hatten die Boten aber sonst ihren Ärger. So teilten sie am 11. November 1776 der Lindauer Handelsschaft mit, dass sie trotz anderer Abmachungen dort auf ihrer Reise immer wieder belästigt würden, indem sie etwa ihre Felleisen vorzeigen oder nicht nach Lindau bestimmte Post abliefern müssten. Man hatte auch gleich einige Beispiele parat: Am 5. August habe der Bote Josef Weiss 300 fl für Anton Martignoni in Langenargen mitgebracht, die ihm in Feldkirch abgenommen worden seien und die Mitte September noch immer nicht beim Empfänger eingegangen waren. «Einige Zeit in Rückstand geblieben» ist Marcus Calgeer in Kempten.⁵² Aber auch die Strasse zwischen Feldkirch und Fussach machte den Boten zu schaffen. Selbst der Landammann und das Gericht zu Rankweil-Sulz erhoben ihre

Stimme: «Schiffahrt, Fuhrwesen, alles liegt am Boden und unzählige Familien werden dadurch an den Bettelstab hingesezt.» Kernpunkt einer Gegenschrift des Bregenzer Oberamtes vom 3. Juli des gleichen Jahres war, dass der Stadt Lindau zwar eine ebenso bequeme Strasse wie die alte Rheinstrasse (in der Schweiz) zu verheissen sei, dass aber keine durch Vorarlberg gebaut werden solle, vielmehr den Lindauern nur gestattet werden sollte, «dass sie sich an die Bregenzer Strasse anhängen», dass sie aber keinesfalls unerlaubten Handel auf fremdem Territorium betreiben dürften.⁵³ Noch um 1780 wurde anlässlich einer Beschwerde über die schlechten Strassenzustände nahe Feldkirch von der Obrigkeit den Fuhrleuten der Rat erteilt, am besten über Äcker und Wiesen zu fahren, was diese natürlich längst taten.⁵⁴

Nicht nur die Strassen machten dem Boten das Leben schwer. Es war vor allem der Rückgang der Aufträge, der ihr Gewerbe schwer beeinträchtigte. Zu Beginn des Jahres 1785 schrieben die vier Boten an den Lindauer Rat, der Ertrag werde immer geringer, vor allem «durch den fast gänzlichen Verlust der Bagage». Unmöglich könnten sie von den Einnahmen ihre Familien und dazu ihre acht Pferde ernähren. Schon jetzt müssten sie auf ihr Eigenvermögen zurückgreifen. Ein Brandunglück, für das sie aufzukommen hatten, belastete sie zusätzlich. Sie baten den Rat, sich bei der Mailänder Mercantilkammer für sie einzusetzen.⁵⁵ Vor Unglücksfällen waren Leute dieses Berufsstandes natürlich nie sicher. So war am 23. März 1780 in Cläven ein Feuer ausgebrochen, als dort gerade der Bote nächtigte. In einem nahe der St. Bartholomäikirche gelegenen Stall hatte er, wie immer, seine Waren abgestellt. Dort verbrannten ihm zwei Kisten mit Kaufmannsgütern, eine mit schwarzen Seidenstrümpfen, die andere mit Halstüchern. Eine Vernehmung des Boten Johann Georg Spehler in dieser Sache ist erhalten geblieben.⁵⁶ 1787 hatte der Bote das Pech, eines seiner vier mitgeführten Saumpferde wegen eines Fehltrittes in die Schlucht stürzen zu sehen.⁵⁷ Im November 1793 wurde ein anderer Mailänder Bote von einem in Hohenems ausgebrochenen Sträfling beraubt.⁵⁸ Der Täter wurde im darauffolgenden Jahr wegen dieser Tat in Lindau hingerichtet, nachdem eine beantragte Galeerenstrafe als zu gering erachtet worden war.⁵⁹ Eine Gedenktafel am Kirchturm zu Balzers/Liechtenstein erinnert an den Tod des Boten Josef Spehler am 31. Mai 1815. Am 12. November 1816 kenterte ein aus Fussach kommendes Schiff. Unter den sechs dabei ums Leben gekommenen Personen waren zwei Schiffsleute, die für den Boten arbeiteten.⁶⁰

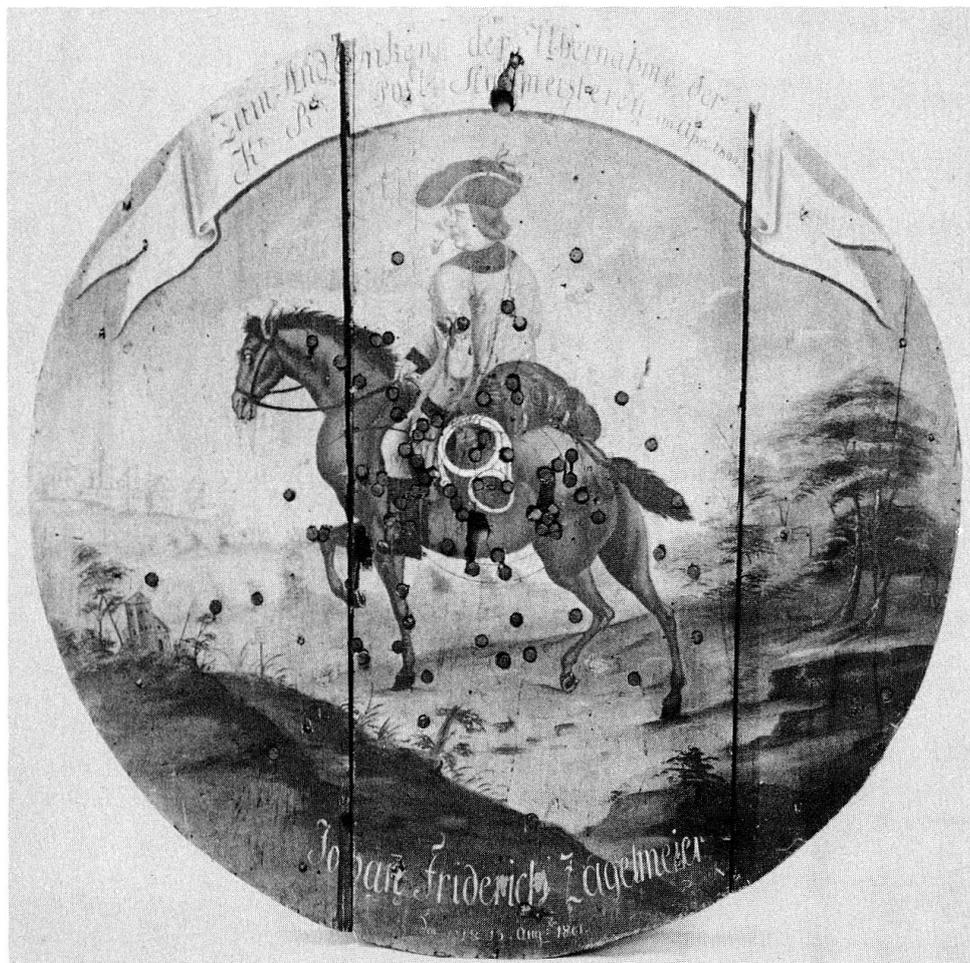
Die Passagiere

Der Mailänder Bote transportierte nicht nur Briefe, Geld und Waren, sondern auch Passagiere, die sich regelmässig seinem Zuge



anschlüssen. Eine offene Frage bleibt dabei, ob der Bote von Anfang an Reisende mitnahm. Eher ist wohl anzunehmen, dass diese sich erst später anschlossen, als die Zuverlässigkeit des Boten sprichwörtlich geworden war, denn so eine Reise war gefährlich. Dass jedenfalls im 17. Jahrhundert die Mitreise mit dem Boten eine Selbstverständlichkeit war, wissen wir aus Furttens Reisebüchlein von 1627. Das Itinerarium lässt uns auch wissen, dass diese Reise stets zu Pferde durchgeführt wurde. Doch ist aus anderen, späteren Berichten bekannt, dass, freilich selten, auch ein Reisewagen bis Chur mitgeführt wurde. Sicher hat der Mailänder Bote so manches Mal auch berühmte Leute befördert. Johann Wolfgang von Goethe beispielsweise reiste am 28. Mai 1788 mit dem Boten von Mailand ab und kam am Montag, dem 2. Juni, in Fussach an. Wie das Kassenbuch seines Sekretärs ausweist, bezahlte er für die ganze Reise inklusive Verpflegung und Unterkunft für sich und seine Begleitung 122 Gulden.⁶¹ Der Bote scheint ihn so beeindruckt zu haben, dass er sich dessen Namen «Leonhard Spehler» in sein Notizbuch eintrug.⁶² 1820 ist Mozarts jüngster Sohn Franz Xaver mit dem «Lindauer Courier bis Chur», von Mailand kommend,

Saumpferde auf der Rast.



Der Lindauer Postreiter – die Konkurrenz des Boten.

geist.⁶³ Die Frage, ob die Malerin Angelika Kauffmann mit dem Mailänder Boten reiste, wurde schon eingangs aufgeworfen.

Dem Ende entgegen

Die Klagen der Mailänder Boten wegen immer geringer werdender Einnahmen wurden gegen Ende des 18. Jahrhunderts immer häufiger. 1804 aber schliesslich wurde die Botenanstalt ganz in Frage gestellt, als der Kanton Zürich, der schon seit langem das Postwesen in den meisten Schweizer Kantonen an sich gerissen hatte, auch das in Graubünden übernehmen wollte. Nur den geschickten Verhandlungen des Lindauer Ratsherren J. J. Ruepprecht war es letzten Endes zu verdanken, dass das Zürcher Ansinnen von Chur abgelehnt wurde.⁶⁴ 1813, am 12. Juni, aber stellte der Bote freiwillig seine Fahrten ein. Die Aufträge waren zu spärlich geworden. Erst im Jahre darauf konnte zwischen der Mailänder Post und der Lindauer Handelskammer nochmals eine annehmbare Vereinbarung getroffen werden, so dass die Boten ihre Fahrten in den Süden wieder aufnahmen. Die Lindauer

Kammer übernahm die Bürgschaft für den Boten in Höhe von 1000 Stück geränderten Dukaten.⁶⁵ 1816 kam es erneut zu Unstimmigkeiten, als das Haus Habsburg nach dem Sturze Napoleons wieder von Oberitalien Besitz nahm. Da wollte man dann auch gleich, wie schon 1771, die ganze Postlinie übernehmen. Als die Österreicher sich in dieser Frage nicht durchsetzen konnten, versuchten sie den Verkehr abzuleiten. Bald verbot man aus diesem Grunde auch den Durchzug durch Vorarlberg. So sehen wir schliesslich den Boten, wie schon 1771/73, wieder von Lindau aus nach Rheineck übersetzen. Nun war aber nicht mehr Lindau in erster Linie am Erhalt des Botenwesens interessiert, sondern vielmehr die Behörden des sich modernisierenden Graubündens. Der Pachtschilling, der von den Boten nicht allein gezahlt werden konnte, wurde jetzt von den Spediteuren in Chur und von der Lindauer Handelskammer zum Teil entrichtet. Schliesslich erreichte es aber die Wiener Hofkammer, dass die Botenanstalt aufgelöst wurde. Auf Betreiben der Mailänder Handelskammer konnte zwar die «Messageria der Spehler und Weiss» ihre Arbeit fortsetzen, doch durfte sie nur noch Waren und Passagiere, aber keine Briefe transportieren.⁶⁶ Doch als Metternich davon erfuhr, forderte er die sofortige Wiedereinsetzung des regulären Botens.⁶⁷ Im gleichen Sinne dachte auch der Kantonsrat von Graubünden, der umgehend neue Bestimmungen erliess, wie aus einer «Publication» vom 22. November 1817 hervorgeht.⁶⁸

Da in der botenlosen Zeit aber auch in Graubünden eine eigene Anstalt geschaffen worden war, hatte Chur schliesslich nach einem 1820 ratifizierten Vertrag eine doppelte Verbindung nach Lindau. Die Fussacher Boten mussten jetzt übrigens beim Kanton eine Kautionshöhe von 200 Louisdors hinterlegen.⁶⁹ Als bei Verhandlungen im Jahre 1825 von Chur gar eine dreimalige wöchentliche Verbindung mit Chiavenna und eine zweimalige ins Reich gefordert wurde, konnten die Fussacher Boten diesen Forderungen längst nicht mehr entsprechen. Im September 1826 stellte der Mailänder Bote endgültig seine Fahrten nach Italien ein.⁷⁰ Am 9. Oktober des gleichen Jahres wurde dem «Conducteur Weihs», ehemaligem Lindauer Boten, wie es ausdrücklich heisst, der Transport der Postwagensendungen in Lindau verboten.⁷¹ Eine jahrhundertalte Institution, stets zuverlässig und wagemutig, hatte damit ihr Ende gefunden.

Anmerkungen

- ¹ In Lindau fand im Frühjahr 1989 eine Ausstellung über den Mailänder Boten statt, zu der ein ausführlicher und reich bebildeter Katalog erschien: Angela Heilmann und Werner Dobras, Mailänder Bote – Lindauer Bote, Lindau 1989
- ² Aloys Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. 2. Bände, Leipzig 1900, Bd. 1, S. 382 (künftig: Schulte)
- ³ Stadtarchiv Chur, A I 45, Depot Schlossarchiv Ortenstein Nr. 8 – Schnyder, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter, Bd. I, S. 88 (künftig Schnyder)
- ⁴ Schnyder Bd. I, S. 88
- ⁵ Stadtarchiv (künftig: StA) Lindau, Reichsstädtische Akten (künftig: RA) 105/8, Nr. 22
- ⁶ Klaudia Helbok, 500 Jahre Frachtführer. Vom Mailänder Boten aus Fussach am Bodensee zur Spedition Gebrüder Weiss, o. J. (künftig: Helbok)
- ⁷ Schulte, Bd. I, S. 380
- ⁸ Schulte, Bd. I, S. 385–386
- ⁹ Hofkammerarchiv (künftig: HKA) Wien, F 9, Nr. 136
- ¹⁰ Staatsarchiv Mailand, Finanze, Cartola 965
- ¹¹ Lindau war seit spätestens 1528 endgültig reformiert. Nur das Frauenkloster blieb dem alten Glauben treu. – StA Lindau, RA 105/8, Nr. 36
- ¹² StA Lindau, Chronik Lit 25, S. 409
- ¹³ Schulte, Bd. I, S. 387
- ¹⁴ Joseph Furttenbach, *Newes Itinerarium Italiae* (Ulm), 1627. Sign. Stadtbibliothek Lindau B III 8. – Der entsprechende Text ist im Katalog (s. unter Fussnote 1) als Faksimile abgedruckt
- ¹⁵ Helbok, S. 15
- ¹⁶ StA Lindau, RA 105/9
- ¹⁷ StA Lindau, RA 105/9
- ¹⁸ HKA Wien (ohne Signatur)
- ¹⁹ HKA Wien, F 9, Coal. A, rote Nr. 349
- ²⁰ Helbok, S. 20
- ²¹ HKA Wien, F 9, Band 352, Nr. 136
- ²² J. Munk, Schicksale aus dem Leben des Mailänder Boten. In: *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*, 45. Heft, Lindau, 1916, (künftig: Munk), S. 181
- ²³ Benedikt Bilgeri, *Geschichte Vorarlbergs*, Bd. IV: Zwischen Absolutismus und halber Autonomie, Wien-Köln-Graz 1982 (künftig Bilgeri) S. 255
- ²⁴ Helbok, S. 20
- ²⁵ StA Lindau, RA 105/8
- ²⁶ StA Lindau, RA 105/8
- ²⁷ Helbok, S. 20
- ²⁸ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 13
- ²⁹ StA Lindau, Chonik Lit 49, S. 44–45
- ³⁰ HKA Wien, F 9, Nr. 114
- ³¹ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 20
- ³² HKA Wien, F 9, Nr. 114
- ³³ HKA Wien, F 9, 1771, Nr. 62, fol. 931 r
- ³⁴ Staatsarchiv Mailand, Finanze, Cartola 966
- ³⁵ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 46
- ³⁶ Staatsarchiv Mailand, Finanze, Cartola 966
- ³⁷ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 46 b
- ³⁸ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 46 c
- ³⁹ HKA Wien, K. F 9, Nr. 136 Juni 1771; Nr. 114 Aug. 1771; Nr. 62 März 1773, Nr. 32 Apr. 1773
- ⁴⁰ Bilgeri, Bd. IV, S. 255
- ⁴¹ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 51 A
- ⁴² StA Lindau, RA 105/8, Nr. 51
- ⁴³ StA Lindau, RA 105/8, Nr. 49

- 44 StA Lindau, RA 105/8
 45 StA Lindau, Ratsprotokoll 20. März 1775
 46 StA Lindau, Ratsprotokoll 4. August 1775
 47 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 54
 48 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 64
 49 StA Lindau, Ratsprotokoll 11. August 1777
 50 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 55
 51 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 61 B
 52 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 61
 53 Bilgeri, Bd. IV, S. 255–256
 54 Munk, S. 180
 55 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 85
 56 StA Lindau, RA 105/8, Nr. 74
 57 Munk, S. 180
 58 StA Lindau, Ratsprotokoll 1793, S. 148, 149, 157
 59 StA Lindau, Ratsprotokoll 1794, S. 9 u.a.
 60 Vorarlberger Landesarchiv, Kreisamt I Sch. 300 und Lindauer Intelligenzblatt vom 19. November 1816
 61 Das Weissbuch. Die Internationale Spedition Gebrüder Weiss. Mehr als ein halbes Jahrtausend Verkehrsgeschichte des Alpenraumes. Bregenz, 1975, S. 7
 62 Liselotte Blumenthal, Ein Notizheft Goethes von 1788. In: Schriften der Goethe-Gesellschaft Bd. 58, Weimar 1965, S. 18
 63 Das Weissbuch, S. 8
 64 Munk, S. 191
 65 Helbok, S. 23
 66 Helbok, S. 23
 67 Wien, Haus-, Hof- und Staatsarchiv. Note an die Hofkammer vom 15. Februar 1818. Zitiert bei Helbok
 68 StA Chur, Offizielle Stücke T 97 (1802–1819)
 69 StA Chur, Offizielle Stücke T 97 (1802–1819)
 70 Munk, S. 192 – Helbok, Zur Geschichte der Post in Bregenz. In: Montfort 1946, S. 158
 71 StA Lindau, Bayerische Akten B I 851

Bildvorlagen auf S. 342, 343, 346, 352, 353 von W. Dobras

Bildnachweis

Werner Dobras, Stadtarchivar, Schneeberggasse 2, D-8990 Lindau

Adresse des Autors