



# Die Säumerei

## Der Transport von Handelsware über die Alpenpässe in früheren Jahrhunderten

Auch schon in ferner Vergangenheit gab es regen Warenverkehr über den Alpenhauptkamm hinweg zwischen den grossen Handelszentren im Norden und im Süden. Der Warentransport mithilfe von gebasteten (bepackten) Saumtieren wie Maultieren, Pferden und Eseln wurde bereits in der Ur- und zur Römerzeit im ganzen Alpenraum 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. nachweisbar und dauerte bis ins 19. Jh. an. Das Transportwesen war für die alpine Bevölkerung längs der Handelsrouten von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Die bäuerliche Bevölkerung in den Alpentälern hatte mit der Säumerei einen lohnenden Zusatzerwerb.



*Saumkolonne am Gotthard oberhalb Hospental. Ausschnitt aus Umrissstich von Rothe nach Zeichnung von Jentsch, um 1800*

## Die Ladung

Die Säumer brachten mit ihren trittsicheren Lasttieren nicht nur Wein vom Süden und Käse von der Nordseite der Alpen über die Pässe. Aus Italien kamen z.B. Gewürze vom Orient, Südfrüchte, feine Seide, Leder, Glaswaren, Waffen, Schmuck, Seifen. Von Deutschland her gingen Metalle, Farben, grobe Tücher, Pelze, Getreide, Geflügel, Mehl u.a.m. in die Gegenrichtung. Die Güter waren in Legellen (Holzfässer), Colli (Ballen), Körben oder Beuteln auf die Bastsättel geladen. Mit einer Decke wurde die Ladung gegen die Witterung geschützt. Auf den viel begangenen Handelsrouten kamen Saumzüge zum Einsatz, zusammen gekoppelte Tragtiere, Stab genannt. Ein Säumer konnte bis zu sieben Tiere führen. Bei zehn bis zwölf Tieren kam zusätzlich ein Treiber zum Einsatz. So waren in der Blütezeit des Saumverkehrs täglich hunderte von Tragtieren auf einer wichtigen Strecke anzutreffen.



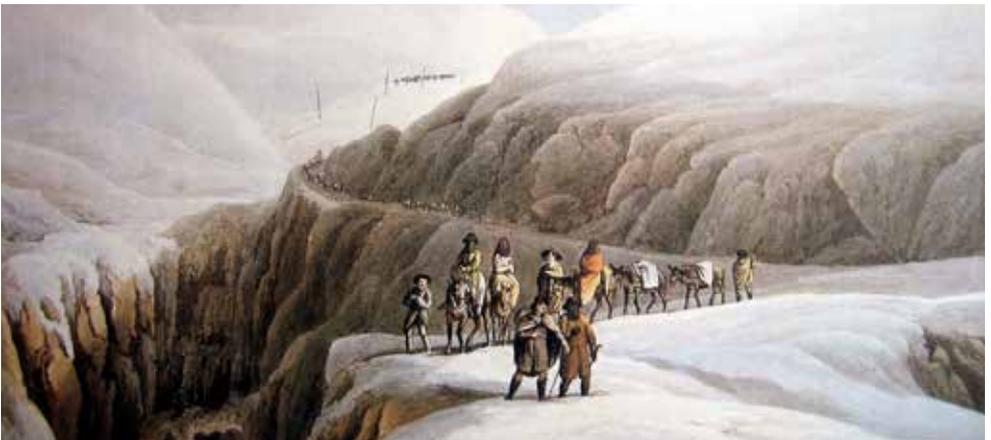
*Maul Thier mit Führer. Radierung und Kupferstich von J. E. Ridinger (Ulm 1698 – Augsburg 1767).*



*Maul Thier von hinten. Radierung und Kupferstich von J. E. Ridinger (Ulm 1698 – Augsburg 1767).*

### **Wegunterhalt und Sicherheit**

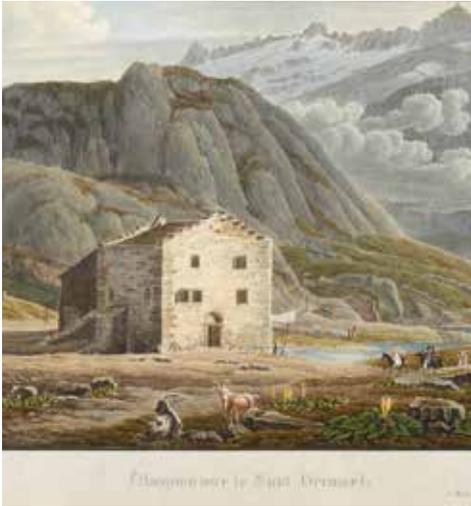
Der Transport der Kaufmannsware musste geregelt und sicher über die gefährlichen Routen von staten gehen, damit das Handelsgut wohlbehalten und zeitgerecht zu seinem Empfänger gelangte. Es herrschte ein reger Wettbewerb zwischen den verschiedenen Routen. Im Mittelalter war es immer wieder auf unterschiedlichen Strecken schlecht bestellt um den Wegunterhalt, die Sicherheit vor Räuberbanden, oder kriegerische Händel bewegten die Kaufleute dieser oder jener Strecke den Vorzug zu geben. Die Wegeunterhaltungspflicht oblag den sog. Porten, den Säumerverbänden. Der Verkehr ging auch im Winter über die tief verschneiten Pässe weiter. Von sog. Ruttnern wurden die Saumwege mit Pferden und Maultieren oder Ochsen gebahnt, um sie für die Tragtiere und Schlitten passierbar zu machen. Zur Orientierung wurden hohe Stangen gesteckt. Sicheres Geleit, Schutz vor Räuberbanden, mussten die Territorialherren gewährleisten. Im Gegenzug wurden dafür Weggelder und Zölle erhoben.



*Winterliche Reise über den Gotthard. Ausschnitt aus Umrissstich von Rothe nach Zeichnung von Jentsch, um 1800*

## Schutz und Unterkunft

Weltliche und geistliche Herrschaftsträger wie die eidgenössischen Orte, Talschaften, Fürstbischöfe, Klöster und Vertreter des Lehensadels liessen entlang der Handelsrouten die für die Säumerei nötigen Susten (Sosta = Ruhe) erstellen, Umschlagplätze für die Waren, wo sie trocken und vor Diebstahl sicher untergebracht werden konnten. Die Susten dienten auch als Herbergen, oder die Säumer fanden Unterkunft in Hospizen und Gasthäusern. Zahlreiche Hospize wurden gegründet, was begünstigend für den Passverkehr war, insbesondere im Winter. Gemeinhin war die Transportintensität im Winter sogar grösser als im Sommer, denn in dieser Jahreszeit gab es weniger bäuerliche Arbeiten wie etwa das Heuen.



*Grimsel-Hospiz und Grimselsee. Datum unbekannt. (Bild: Birmann, Samuel, Wikimedia)*



*Susthaus Silenen. [www.maderanertal.ch](http://www.maderanertal.ch)*

## Recht und Organisation

Die Bewohner aus dem Gebiet einer Gemeinde, die im Saumverkehr tätig waren, schlossen sich oft genossenschaftlich zu einer Port (portare = tragen) zusammen. Voraussetzung für den Beitritt war in der Regel das Gemeindenachbarrecht (heute etwa Bürgerrecht), der Besitz eines Saumtiers samt Ausrüstung, angemessener Grundbesitz und Betreiben einer Landwirtschaft. Solche Porten existierten im ganzen Alpenraum. Im Raum der drei Bünde gab es fünf Porten-Verbände. Die Säumer leisteten ihren Dienst nach einer festen Kehrordnung, der Rod (Reihe). Diese Reihenfolge bei der Übernahme und Weiterbeförderung des Transportgutes ordnete der Teiler, auch Sustmeister genannt, an. Auf diese Weise war für jeden Säumer sein Anspruch gesichert. Doch der Säumer hatte nicht nur ein Laderecht, sondern auch eine Ladepflicht. War er nicht zur Stelle, wenn er aufgeboten wurde, so war der Sustmeister berechtigt eine Busse zu erheben, oder eine nächste Fuhrer zu verweigern.

Anderorts, so in Uri, Ursern oder der Leventina, war das Saumrecht den örtlichen Allmendgenossen vorbehalten. Auch waren die Transportrechte, wie z.B. im Bergell, als persönliches Eigentum frei handelbar oder konnten, wie etwa in Thuisis (1473), unter den Säumergenossen veräussert werden. Es existieren noch einige überlieferte Transitordnungen, in denen Rechte und Pflichten für den Saumverkehr festgelegt sind: 1237 Osco, 1310 Leuk, 1363 Ursern, 1383 Uri, 1391 Septimer, 1397 Grimsel und Griespass, 1473 Splügen, 1482 Hirzel.

## Die Zeiten ändern sich

Neben der langsameren Säumerei per Teilfuhr bildete sich die Strackfuhr (stracks = direkt) 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 und das Transportrecht wurde in Verbindung mit der Strackfuhr die sog. Fuhrleite (Weggeld pro Saum), eingeführt. Diese Abgabe wurde durch die Teiler in den Susten eingezogen. In kommunal geprägten Herrschaftsräumen, wie den Drei Bünden, wurde das Rodsystem lange verteidigt und auf bestimmte Warengruppen beschränkt, während andere auf die Strackfuhr gehen durften. Im 17. Jh. monopolisierte Kaspar Jodok Stockalper die Direktfuhr am Simplon. Sein Grossfuhrunternehmen übernahm sämtliche Transportmittel, stellte Säumer ein, liess Wege unterhalten und Susten bauen. Schliesslich erwuchs auf den Fahrstrassen an den Juraübergängen, am Septimer (1387), am Hirzel (1534) oder am Etzel (1774) der Säumerei eine erstarkende Konkurrenz durch die Fuhrhalterei.

Die Eröffnung von Kunststrassen (z.B. 1805 am Simplon oder 1905 am Grosse St. Bernhard) ermöglichte den Warentransport mit Wagen nun auch über die wichtigen Pässe. Die liberale Rechtsentwicklung des 19. Jh., insbesondere die Handelsfreiheit, verdrängte die obrigkeitlich geschützten Transportmonopole. Über kleinere, nicht befahrbare, aber regional bedeutende Übergänge wurde die gewerbmässige Säumerei 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 Armee-trains - jedoch endgültig.



*Kolonne von Saumtieren - Teufelsbrücke (Schöllenen). Aus Lüönd/Iten: Unser Gotthard; Ringier Verlag, Zürich 1980*

### Quellen

Werner Schnyder, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter, Schulthess Polygraphischer Verlag Zürich, 1973  
Oliver Benvenuti, Säumer und Fuhrleute, Verlag Benvenuti, 1998  
Martin Bundi, Cristian Collenberg, Rätische Alpenpässe, Somedia Verlag, 2016  
Saumpfadwanderungen in der Schweiz, Schweizer Verlagshaus Zürich, 1982  
Remigius Küchler, Obwaldens Weg nach Süden, Obwaldner Geschichtsblätter Heft 24, Verlag des Historischen Vereins Obwalden, 2003  
Bundesinventar historischer Verkehrswege Schweiz <http://www.ivs.admin.ch>  
Historisches Lexikon der Schweiz <http://www.hls-dhs-dss.ch>  
Via Storia Kulturwege der Schweiz <http://www.viastoria.ch>

### Text und Gestaltung

Elke Stadler und Josefine Jacksch

### Impressum

Maultier Museum Schweiz  
c/o InfoCenter Turtmann, Dorfstrasse 2, 3946 Turtmann  
[info@maultier-museum.ch](mailto:info@maultier-museum.ch), [www.maultier-museum.ch](http://www.maultier-museum.ch)