

aus:

- Hans-Ulrich Schiedt: Landwirtschaft – ein Transportgewerbe (nicht nur) wider Willen, In: Wege und Geschichte, 2005-1, S. 4-11.

Landwirtschaft – ein Transportgewerbe (nicht nur) wider Willen

Transporte gehören zu den häufigsten Arbeiten der landwirtschaftlichen Produktion. Vom Feld in den Hof, vom Hof auf den Markt: Immer mussten Lasten transportiert werden. Darüber hinaus übernahmen die Bauern auch gewerbliche Transportaufträge. Sie verfügten über die Zugtiere und Gefährte und im Jahresverlauf auch über die Zeit dafür. Erst der Bau der Kunststrassen im 19. Jahrhundert begünstigte das Entstehen eines professionellen Transportgewerbes.

Hans-Ulrich Schiedt

Die enge Beziehung zwischen der Landwirtschaft und dem Verkehr ist für die Zeit vor dem Automobil so offensichtlich wie schlecht erforscht. Auf den Pfaden, auf welchen wir uns dabei bewegen, in der Welt der Bauern, auf den Feldwegen und Landstrassen und in den Gasthäusern, in denen die Fuhrleute abstiegen, wurde wenig geschrieben, und die kleinen Notizen der Tagesgeschäfte fanden kaum je den Weg in die Archive.

Die Verbindung ist nicht einförmig, sie besteht auf verschiedenen Ebenen und kann oft nur aus vereinzelt Zeichen und allgemeinen Bedingungen erschlossen werden. Ein grundsätzlicher Zusammenhang besteht zwischen dem ländlichen Wegnetz und den landwirtschaftlichen Transporten, ein anderer zwischen der Landwirtschaft und den Landtransporten überhaupt.

Ein «Transportgewerbe wider Willen»

Die Bedingungen der landwirtschaftlichen Produktion sind mit dem Diktum der Landwirtschaft als «Transportgewerbe wider Willen» treffend umschrieben.¹ Schätzungen gehen davon aus, dass in der Hofwirtschaft bisweilen mehr als fünfzig Prozent der Arbeit der Bauern kleinere oder grössere Bewegungen und Transportarbeiten im Rahmen der landwirtschaftlichen Produktion waren: die Ernte einfahren, Mist ausfahren, Heu und Streu einbringen, Vieh treiben, holzen, zu Märkte fahren oder noch häufiger zu Märkte tragen. Mehr als die Hälfte der Bauernarbeit blieb – wie die Erde der Felder oder der Kot der Wege – an den Kufen und Rädern der vielgestaltigen Bauernfuhren kleben (vgl. die Abbildungen zu diesem Beitrag und den Textkasten S. 5).

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts betrug der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung fast siebzig und auch 1850

Tragen – Strohtransport im Unterengadin 1935 (links). Die von Menschen getragenen Lasten stellten bis ins 19. Jahrhundert einen wichtigen Teil des Transportaufkommens dar. (AIS-Archiv Foto 6218)



Schleifen – Heutransport mit einer Radschleife im Unterengadin 1935 (rechts). Radschleifen waren billiger und stabiler als Wagen. Schleiftransporte beschränkten sich nicht nur auf die Winterszeit. Sie dienten vor allem dem Transport bergab. (AIS-Archiv Foto 6227)



Zu den Abbildungen

Der Volkskundler Paul Scheuermeier (1888–1973) hat in den Jahren 1930–1935 die Sachkultur der Südschweiz und Italiens in Wort und Bild erfasst und seine Aufnahmen in zwei Bänden publiziert. Die Fotos und die Holzschnitte von Paul Boesch (vgl. auch Titelseite) bieten eine Bestandesaufnahme der traditionellen landwirtschaftlichen Geräte und Transportmittel, die sich in Rückzugsgebieten beidseits der Alpen bis ins 20. Jahrhundert gehalten haben. Sie illustrieren die These, dass das Know-how, die Zugtiere, die Transportmittel und Zugtechniken, die dann auch die Grundlage des allgemeinen Verkehrsangebots bildeten, zuerst und hauptsächlich im Zusammenhang mit der Landwirtschaft entwickelt wurden. (Paul Scheuermeier: *Bauernwerk in Italien, der italienischen und rätoromanischen Schweiz*, 2 Bände, Erlenbach 1943, Bern 1956.)

noch fast fünfzig Prozent.² Es lag sowohl in dieser Eigenbedeutung des primären Sektors als auch in den hier anfallenden grossen Lasten begründet, dass die lokalen und regionalen landwirtschaftlichen Transporte bis mindestens in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinsichtlich der Frequenz und der Tonnage das bedeutendste Transportaufkommen darstellten. In diesen Bezügen erwuchs das Know-how, wurden die Zugtiere gehalten, die Transportmittel und Zugtechniken entwickelt,³ die dann auch die Grundlage des allgemeinen Verkehrsangebots bildeten. Auch die Wege der Landschaft prägten sich zunächst in erster Linie durch ihren Gebrauch im Rahmen der Hofwirtschaft aus, als Wege ins Feld, als Alpauftriebe, als Tränkwege und als Wege zum Markt und zur Kirche. Wo die Wege mit Wagen befahren wurden, erhielten sie die Breite der in der Gegend üblichen Bauernfuhren. Die eingefahrenen Spuren bezeichnete man als «Gleise». Auch die Wege und Strassen in die nächste Siedlung und in die nächste Stadt waren zunächst hauptsächlich vom landwirtschaftlich genutzten Umland geprägt.⁴

Wege als Weiden

Die Erwähnung, dass die Transporttiere, die Pferde, Ochsen, Kühe oder Maultiere, unterwegs fressen mussten, ist trivial. Und trotzdem (oder vielleicht gerade deswegen) gibt es keine Untersuchungen über die besonderen Bedingungen, die sich dar-

aus ableiteten. Es war ein grundlegender Unterschied, ob sich der Fuhrmann durch die heimische Region bewegte oder ob er sich in fremden Gegenden durchschlagen musste. Dort hatte er verschiedene Möglichkeiten: Er konnte das Futter mitführen, was die für Transportgüter verfügbare Ladekapazität verminderte. Diese Variante war auf mittleren Distanzen wohl die günstigste.⁵ Er konnte sich das Futter unterwegs kaufen, wobei er nicht selten überhöhte Preise für Hafer und Heu bezahlen musste. Oder er konnte, wenn sich die Möglichkeit dazu bot, die Tiere unterwegs grasen lassen. In Kreisen der Transporteure gab darum nicht nur die Höhe der Zölle und Weggelder, die Distanz oder die Höhendifferenz den Ausschlag für die eine oder andere Route, sondern häufig die Frage des entlang der Strecke vorhandenen Futters. Friedrich von Tschärner propagierte 1807 die Bündner Pässe gegenüber dem Gotthard unter anderem mit dem Argument, dass sie reicher an Wiesen und Weiden und darum billiger seien: «Alle drei Bündnerstrassen haben vor jener über Luzern den Vorzug, sicherer vor Lawinen, Schneegewehen, und reicher an Futter zu sein durch ihre trefflichen, grasreichen Heuwiesen in Berg und Thal. Daher in der Regel wohlfeilere Frachten.»⁶ Das war vor allem für die grossräumigen Viehtriebe wichtig, aber auch für die kleinen unabhängigen Transporteure, für die so genannten Strackfuhrleute. Sie hatten zwischen den Bauernfuhrleuten eine kleine und unsichere Existenz, eben weil sie von solchen Gelegenheiten abhängig waren. Aus dieser Perspektive stellen sich die Wege als mehr oder weniger ergiebige Weiden dar, die auf die Siedlungen hin durch die intensiver genutzten Flächen einge-

Fahren – Heutransport auf Leiterwagen im Unterengadin 1935. Mit der leichten Wagenkonstruktion und mit den für nur ein Zugtier ausgelegten Gabeldeichseln war das Ladegewicht auf rund 500 kg beschränkt. (AIS-Archiv Foto 6230)



Kuh ... Misttransport mit einem zweispännigen Karren im Lugnez 1920 (oben). Die Kuh galt als das Zugtier des kleinen Bauern. Sie ist sehr trittsicher und wurde deshalb oft auch zum Säumen eingesetzt. (AIS-Archiv Foto 112)



... und Pferd. Misttransport im Tujetsch 1935 (unten). Der Transport mit Pferden war noch im frühen 20. Jahrhundert nicht so häufig, wie oft angenommen wird: Bis zum ersten Weltkrieg gab es im Kanton Aargau mehr Ochsen als Pferde. (AIS-Archiv Foto 6267)



engt wurden, sich aber dann über die Allmenden zu eigentlichen Strassenbereichen ausweiteten, wo die Tiere allenfalls Futter fanden.

Zug- und Saumtiere

Neben Pferden und Maultieren wurden häufig auch Ochsen und Kühe vorgespannt oder sogar zum Säumen verwendet. Man kannte die jeweiligen Vorzüge genau. Rinder waren wesentlich billiger als Pferde. Kühe galten als überaus trittsicher, Ochsen als genügsam, aber langsam. Ihre Zugkraft war geringer als die der Pferde; zwei Pferde galten im Gespann als gleich stark wie vier Ochsen. Die Wiederkäuer benötigten während ihrer Tagwerke eine längere Rast, anderthalb Stunden zum Fressen und anderthalb Stunden zum Wiederkäuen. Dagegen hatten die Rinder gerade im Rahmen kleinerer Hofwirtschaften entscheidende Vorteile: Sie gaben einen besseren Mist, und sie konnten schliesslich auch noch für den Metzger gemästet werden, wenn sie als Zugtiere wegen Unfällen oder wegen übermässiger Beanspruchung unbrauchbar wurden. Das Pferd wiederum hatte grosse Vorteile auf den harten Fahrbahnen der Chausseen oder Kunststrassen.⁷ Keine gesamtschweizerische Viehstatistik gibt Auskunft über das Zahlenverhältnis zwischen Pferden und Rindern im Verkehrswesen. Während sich die ausgewiesenen Pferde doch mehr oder weniger sicher als Transporttiere interpre-

tieren lassen, ist dies bei den Rindern kaum möglich. Nur die Ochsen lassen sich einigermaßen bestimmt zuordnen. Allgemein wird davon ausgegangen, dass sich der Anteil der Pferde mit der Integration der Landwirtschaft in die kapitalistische Wirtschaftsweise, mit der sich seit dem 18. Jahrhundert stark entwickelnden Transportnachfrage und mit den neuen Kunststrassen vergrösserte, was mindestens durch die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark steigende Zahl der Pferde selbst untermauert werden kann.⁸ Die statistische Erfassung der aargauischen Landwirtschaft für den langen Zeitraum vom frühen 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts ergibt allerdings immer noch ein bezeichnendes Bild: Bis in die 1890er-Jahre übertraf die Zahl der Ochsen diejenige der Pferde um rund 50 Prozent. Ein Gleichstand von Ochsen und Pferden war erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts erreicht. Danach nahm die Zahl der Pferde bis zum Zweiten Weltkrieg noch einmal stark zu, während die Zahl der Ochsen rasch abnahm, was auch als Indiz für ein erst damals erfolgtes Aufbrechen des engen Zusammenhangs zwischen der Landwirtschaft und dem Verkehr gewertet werden kann.⁹

Rodfuhr, Strackfuhr, Ordinari und Post

Der Bündner Friedrich von Tschärner brachte die Tatsache, dass der grösste Teil der Transporte im bäuerlichen Nebengewerbe angeboten wurde, 1807 in der Beschreibung der Gotthardroute auf den Punkt: «Die Fuhr ist [...] «Volkserwerb».»¹⁰ Bis hin zu den Transportketten auf den grossen Transitrouten, der so genannten Porten- oder Rodorganisation im Gebirge und der so genannten Kehr im Mittelland, beruhte das Transportangebot dominant auf bäuerlichem Nebengewerbe.¹¹ Entlang der grossen Transitrouten spezialisierten sich ganze Siedlungen, Dörfer oder Regionen auf den Fuhrdienst. Eine solche Ausdifferenzierung ergab sich einerseits aus der Rodorganisation, andererseits aus der Nachbarschaft von grösseren Städten, die eine Exportindustrie oder besonders intensive Handelsbeziehungen und damit eine bedeutende Transportnachfrage aufwiesen.¹² Allerdings behielten auch an solchen Orten die meisten Transporteure ihre landwirtschaftliche Existenzgrundlage, wobei sich im Einzelfall die Grenze zwischen Haupt- und Nebengewerbe immer wieder verwischen konnte.

Vor allem an den grossen Transitrouten und bei den Städten setzten sich auch grössere Trans-

portunternehmen fest. Diese griffen aber nicht selten ebenfalls wieder auf die kleinen Transporteure zurück, die sie vertraglich an sich banden. Keime eines solchen vollgewerblichen Transportunternehmertums waren die Wirte jener Gasthöfe, die im Transportsystem eigentliche Relaisstationen bildeten, die aufkommenden Industrien, die das Zugvieh in firmeneigenen Höfen hielten, Bürger mit bedeutendem Grundbesitz auf dem Lande und die grösseren Bauern, die über so viele Zugtiere verfügten, dass sie Fuhrknechte anstellen konnten.

Von Tschärner beschrieb die Rodfuhr, die als organisatorischer Ausdruck des engen Zusammenhangs zwischen der Landwirtschaft und den regionalen und überregionalen Transporten zu interpretieren ist, als wohl veraltete, aber doch immer noch vorherrschende Transportform: «Das Wechseln der Fuhrleute an so vielen Zwischenorten, das häufige Auf- und Abladen, die ungesicherte Verwahrung in Häusern, Ställen, Scheunen und offener Strasse, (beim Übernachten zwischen den Stationen, ja auf den Stationen selbst) – die Langsamkeit dieses Transports, der zum Theil mit Ochsen betrieben wird, sind und bleiben, bei der besten Aufsicht, grosse Fehler der Einrichtung. Veränderte Zeiten sollten also auch diese verändern lehren.»¹³ Die wichtigste Voraussetzung dazu wurden die neuen, für Wagen fahrbaren Strassen, die Chausseen oder Kunststrassen, die grössere Lasten zulassen sowie eine grössere Vorhersehbarkeit der Fahrbarkeit und damit des Transportaufwandes gewährten.

Auf den grossen Routen des Mittellandes und des Jura entwickelten sich seit dem 17. Jahrhundert die «Ordinari», wie die regelmässig zwischen den Städten und wichtigen Umladeorten verkehrenden Fuhrwerke genannt wurden. Sie hatten ihre Blüte im 18. Jahrhundert. Danach wurden sie erfolgreich von der Wagenpost konkurrenziert respektive übernommen. Obwohl dieser Transportart eine besondere Tendenz zur Monopolisierung innewohnte, war auch hier das bäuerliche Nebengewerbe stark verankert, das sich in der so genannten Kehr organisierte. Die mit der Rodfuhr verwandte Kehr bezeichnete die festgelegte Reihenfolge, in der die genossenschaftlich oder zunftähnlich organisierten Fuhrleute die Transporte übernehmen konnten. Eine Zählung im Jahr 1753 ergab, dass von allen Ordinarifuhrwerken, die Basel durch das Albantor Richtung schweizerisches Mittelland und Schaffhausen verliessen, rund 95 Prozent den Bauern und nur 5 Prozent vollgewerblichen Transportunternehmern gehörten.¹⁴

Neben den Fuhrdiensten des bäuerlichen Nebengewerbes gab es noch weitere Transportangebote: die Strackfuhr und die Wagenpost. Teils hatten sie ihre eigene Kundschaft, teils standen sie in erbitterter Konkurrenz zueinander.

Als Strackfuhrleute wurden die kleinen, unabhängigen Unternehmer bezeichnet, welche die Gegenden «frei» und «wild» durchfuhren, um von Ort zu Ort Fracht aufzunehmen. Bis ins 18. Jahrhundert, der Blütezeit der traditionellen Strackfuhr, waren es in erster Linie kleine und kleinste



Holztransport mit Ochsengespann im Trentino 1931. Multifunktional verwendbare Wagen wurden auch für den gewerblichen Transport benutzt. (AIS-Archiv Foto 2939)

Existenzen, die durch die Bedingungen unterwegs immer wieder gefährdet waren. Mit den neuen Kunststrassen verbesserten sich in der zweiten Hälfte des 18. und im 19. Jahrhundert die Bedingungen der Strackfuhr wesentlich.¹⁵

Ein weiteres Transportangebot entstand mit der Waren- und der Personenpost, die ebenfalls mit dem forcierten Ausbau der Infrastruktur und dem dadurch erst möglichen fahrplanmässigen Wagenverkehr zusammenhing.¹⁶ Erste Linien der Wagenpost verkehrten in der Schweiz seit der Mitte des 18. Jahrhunderts. Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts fügten sich diese entlang der wichtigen Hauptstrassen zu einem verbundenen, leistungsfähigen Transportnetz. Wegen der hohen Kosten des Postverkehrs kam dieses Angebot jedoch nur für wenige wichtige und wertvolle Güter sowie nur für wohlhabende Reisende in Frage. Der Postverkehr und die grossen Strackfuhrunternehmer ersetzten jedoch nicht in erster Linie die bäuerlichen Fuhrdienste. Vielmehr beruhten sie auf einer wachsenden neuen, sich verfestigenden Verkehrsnachfrage.

Transport als Nebengewerbe: Bauern als Bedarfs- und Gelegenheitsfuhrleute

Es gab drei Hauptgründe für die Dominanz des bäuerlichen Nebengewerbes respektive für die Tatsache, dass sich dieses so lange, bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts (oder so lange, wie die Strassentransporte auf Zugvieh beruhten), halten konnte. Der erste Grund lag bei den Transportieren, der zweite in der Transportnachfrage, und der dritte bei den Transportanbietern, den Bauern selbst.

Wegen des Transportaufwands, der verglichen mit heute um ein Vielfaches grösser war, konnte

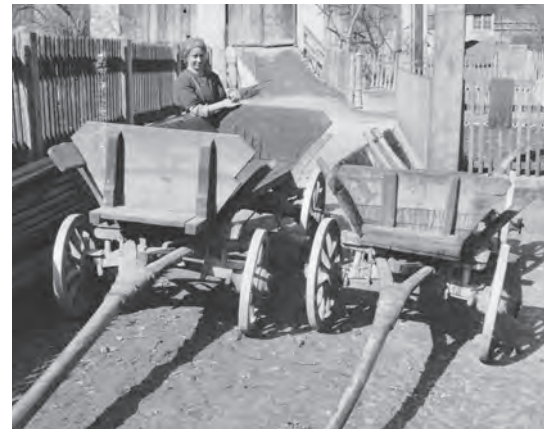
man nur jene Produkte wirtschaftlich sinnvoll über eine längere Distanz transportieren, die im Verhältnis zu ihrer Grösse einen hohen eigenen Wert hatten.¹⁷ Diese Einschränkung betraf natürlich auch das Futter für die Tiere, das man wegen seines relativ geringen Wertes und wegen seines grossen Volumens wirtschaftlich rentabel nur dort verfütterte, wo es produziert wurde. Einem eigenständigen Transportgewerbe war damit eine entscheidende Schranke gesetzt. Die Haltung von Zugtieren blieb am günstigsten im Rahmen grösserer oder kleinerer Höfe.

Der zweite Grund für die Dominanz des ländlichen Nebengewerbes im Landtransport war die im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark schwankende Transportnachfrage. Die Hofwirtschaften konnten die Baissen und die Unterbrüche der grossen saisonalen, witterungsbedingten und konjunkturellen Schwankungen der Nachfrage viel besser überdauern als das selbständige Transportgewerbe. Allerdings war aber auch das Angebot selbst saisonal, indem die Tiere und die Fuhrleute vor allem dann für Transporte verfügbar waren, wenn sie im Rahmen der Hofarbeiten entbehrt werden konnten. Das bäuerliche Angebot stand damit wesentlich in den Zwängen und Konjunkturen des Landwirtschaftsjahres. Zur Zeit des Pflügens, der Ernte oder des Mistens standen die Zugtiere für andere Transporte nicht zur Verfügung. Das gleiche gilt übrigens für den Wegbau und -unterhalt. Auch diese Arbeiten wurden nicht zu dem für die Sache günstigsten, sondern eben zum für die Bauern möglichen Zeitpunkt ausgeführt. Wer ausserhalb dieser Zeiträume transportieren wollte, hatte für diesen Dienst extra zu bezahlen.

Der dritte Grund lag bei den Bauern selbst. Sie waren im Zusammenhang mit dem landwirtschaftlichen Strukturwandel immer wieder gezwungen, sich mit dem Zuverdienst von barem Geld an neue Umstände anzupassen. Sie mussten in der Landwirtschaft schwindende Einkommen ausgleichen und jene Mittel beschaffen, die es erlaubten, die notwendigen Investitionen vorzunehmen. Transporte für Dritte waren eine bevorzugte Möglichkeit, zu klingender Münze zu kommen.¹⁸ Der Druck vor allem auf die kleinen Bauern führte in der Folge saisonal zu einem strukturellen Überangebot an Transportdiensten und entsprechend zu so niedrigen Preisen, dass keine hauptgewerbliche Organisation der Strassentransporte hätte mithalten können.¹⁹

Mistwagen im Unterengadin 1920. Die Kuh ist mit einem Hornjoch eingespannt. Auch Stirn- und Widerristjocher sowie Kummet wurden verwendet. (AIS-Archiv Foto 491)





Selbst Johann Heinrich von Thünen sah 1826 in seiner durchgerechneten und durchorganisierten Reformlandwirtschaft noch keinen Raum für ein eigenständiges Transportgewerbe, da im Nebengewerbe die Transportkosten bedeutend niedriger gehalten werden konnten. In den Worten des Agrarökonomen, der noch in den Verhältnissen der Voreisenbahnzeit kalkulierte, hiess dies: «Die Pferde, welche im Sommer das Feld bestellen, verfahren hier im Winter das Korn. Es brauchen also keine besonderen Pferde dazu gehalten werden, und auf das Kornverfahren kommen bloss diejenigen Kosten, welche durch die verstärkte Arbeit der Pferde selbst hervorgebracht werden, als Hufbeschlagn, Abnutzung des Wagengeräts, vermehrtes Futter usw; nicht aber die Zinsen vom Kapitalwert der Pferde, und das Futter, was die Pferde im Winter zu ihrem Lebensunterhalt gebrauchen.»²⁰ Eine volksnähere Beschreibung dieser Umstände, der Saisonalität der Transporte und des Überangebots während des Winters respektive der dadurch tiefen Preise, findet sich wiederum bei Friedrich von Tschanner. Er beklagt das «Missverhältnis der Anzahl unserer Sommer- und Winterfuhrleute. [...] In der schönen Jahreszeit bleibt ihrer eine Menge aus, nicht der Feldarbeit allein, häufiger der Alpensommerung ihrer Pferde wegen, die nach Monaten der strengsten Arbeit und oft nicht reichliches Futters, einer solchen Labung bedürfen. Dann zwingen die zurückbleibenden dem Speditor schrankenlose Frachten ab, die die Wintertaxe zuweilen bis zum Doppelten übersteigen. [...] Im Winter hingegen strömen die Fuhrleute schaarweise zusammen, und jetzt ersieht der Speditor auch seinen Vortheil, und erholt sich, durch Abbruch des Fuhrlohns bis unter das Nothdürftige, für seinen Schaden im Sommer, so dass [...] der Fuhrmann, bei den Beschwerden der Winterreise, oft nicht bestehen

kann. Dennoch dem Spieler gleich [...] fährt er fort Fuhr zu treiben, und achtet es nicht, zu Zeiten 5 bis 6 Tage, Mann und Ross, in Chur zu warten, wo jeder Tag ihn gegen anderhalb Gulden kostet [...]. Kurz in der einen Jahreszeit versäumt er seinen Landbau, und in der andern kämpft er mühselig um einen Gewinn, der ihm unter der Hand wieder abfliesst.»²¹

Wandel ...

Eine bedeutende Neuerung stellten auch im Zusammenhang von Landwirtschaft und Verkehr die Chausseen oder Kunststrassen dar, die seit der Mitte des 18. Jahrhunderts zunächst als wichtigste Transitwege im Mittelland, seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts als Gebirgsstrassen und in den 1830er- und 1840er-Jahren auch als regionale Hauptstrassen entstanden.²² An die Stelle der hauptsächlich durch den landwirtschaftlichen Verkehr geprägten Wege traten nun gebaute Strassen, die einheitlichen Kriterien entsprachen, und die sich deutlich vom übrigen Wegnetz abhoben. Sie führten zu einer eigentlichen Scheidung der lokalen Wegnetze von einem übergeordneten Netz der Hauptstrassen.

Auf eine solche Situation bezieht sich beispielsweise eine Luzerner Broschüre zur Reform der Landwirtschaft aus dem Jahr 1832. Im Unterschied zu den Hauptstrassen der Region seien die übrigen Wege «meist sehr enge, kotig oder steinig, öfters hohl, von hohen Hecken und herunterhängenden Baumästen halb gesperrt, mit einem Worte, nur halb fahrbar», was wiederum auf das Fuhrwesen zurückwirkte, dessen Basis eben jene Hofwirtschaften waren, die man nur über solche Wege erreichte: «Denn diesem Umstand allein ist die Kleinheit des landesüblichen Fuhrwesens zuzuschreiben. Die meisten landwirtschaftlichen Fuhrwerke sind kurz, schmal und leicht gebaut.

Gabel... Leiterwagen im Val Tujetsch (links). Das Zugtier wurde zwischen den Gabeldeichseln angeschirrt. War ein weiteres Zugtier notwendig, musste dieses vorgespannt werden. Neben dem Leiterwagen steht ein Handkarren. (AIS-Archiv Foto 6268)

...und Deichsel. Zwei Wagen mit Deichseln in Domat 1920 (rechts). Die Deichselkonstruktion erlaubte das Einspannen von zwei Tieren nebeneinander. (AIS-Archiv Foto 75)

Brückenwagen zum Transport schwerer Lasten aus der Lombardei, 1931. Aus solchen Gefährten entwickelten sich die Wagen der professionellen Fuhrleute des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. (AIS-Archiv Foto 2665)



[...] Die Zugtiere sieht man vor diesen luzernischen Wagen meist einzeln voreinandergespannt, wodurch die Kräfte auch vereinzelt werden.»²³

Die Chausseen waren die ersten Strassen, die nicht mehr in erster Linie Bauernwege waren. Trotzdem boten sie den kleinen Bauern sogar noch eine weitere, in der Folge vielfach genutzte Möglichkeit des Zuverdienstes. Bis ins 18. Jahrhundert lag die Pflicht des Unterhalts der Landstrassen bei den so genannten Anstössern, das heisst natürlich vor allem bei den Bauern. Durch die fortschreitende Professionalisierung der gewerblichen Berufe auf dem Lande sah sich ein wachsender Teil der Bevölkerung von der Pflicht der Anstösser befreit, während die Bauern diese als immer grössere Last empfanden. Zugleich erforderten Bau und Unterhalt der neuen Strassen einen bedeutend grösseren Arbeitsaufwand und wesentlich andere Fähigkeiten und Techniken als die bisherigen Wege. Er konnte kaum noch in traditioneller Weise als Anstösserpflicht, Fron oder Gemeinwerk geleistet werden. So kamen nun immer mehr eigentliche Strassenbauunternehmen und bezahlte Strassendienste auf, in denen die kleinen Bauern einen zusätzlichen Nebenverdienst fanden.

Andererseits gerieten die Bauern aber in ihrer traditionellen Domäne, dem Fuhrdienst, unter zunehmenden Druck. Seit den 1730er-Jahren zwangen die Obrigkeiten der meisten schweizerischen Staaten des Ancien Régime die Bauern, von ihren schmalen Gabelfuhrwerken auf breitere Deichselfuhrwerke umzustellen, mit denen bedeutend grössere Lasten transportiert werden konnten. Dieses Gebot wurde in merkantilistischem, staatswirtschaftlichem Interesse erlassen. Es sollte dem Schutze der neuen Strassen und damit dem ungehinderten Verkehr sowie wahrscheinlich auch der Reform des Transportgewerbes selbst dienen.

Die so genannte «Umstellung vom engen auf das weite Gleis» war einschneidend. Die kleineren Fuhrwerke der Bauern durften nun nur noch für den Eigenbedarf auf den neuen Hauptstrassen verkehren, während für die weiteren Transportdienste unter Androhung hoher Bussen die breiteren Wagen vorgeschrieben wurden, denen die Tiere nicht mehr hinter-, sondern zu zweit nebeneinander vorgespannt waren. Die Umstellung war für alle jene kleinen Bauern der Landschaft schwierig, die bis anhin mit ihren Bauernfuhrwerken im Transportwesen ein zusätzliches Einkommen hatten. Zur Weiterführung ihres Nebenverdienstes waren sie gezwungen, auf Nebenstrassen auszuweichen oder die breiteren und teureren Wagen zu erwerben, was die Kosten ihrer Transportdienste erhöhte und ihnen damit in der Konkurrenz zum professionellen Fuhrgewerbe einen grossen Vorteil nahm. Zudem erwiesen sich die neuen, grösseren Wagen gerade für die lokalen Transporte im Rahmen der Hofwirtschaft ungeeignet, da für diese eben die Wege und Stege oft zu schmal oder zu steil waren.

...und Beharrungsvermögen

Die konfliktreiche Umstellung dauerte Jahrzehnte, wenn nicht ein halbes Jahrhundert – und sie war alles andere als nachhaltig. Es ist einerseits der Opposition der Bauern und andererseits den durch die Umstellung gestiegenen Transportkosten und damit dem Interesse der Nachfrager zuzuschreiben, dass etwa fünfzig Jahre nach dem erstmaligen Verbot der Gabelfuhr und nach Jahrzehnte dauernden Kämpfen das Gebot der Deichselfuhr auf den Landstrassen wieder zunehmend aus den Verkehrs- und Strassenmandaten verschwand. Vielleicht war es auch ganz einfach nur der Sieg des Faktischen. Nun wurden auch wieder die kleineren Fuhrwerke auf den Chausseen geduldet, neu allerdings oft mit einer Gewichtslimite und mit maximal zwei vorgespannten Tieren,²⁴ was nicht zuletzt auf die weiterhin vorhandenen Vorteile, auf die Vitalität und die Anpassungsfähigkeit des als bäuerliches Nebengewerbe betriebenen Fuhrwesens hindeutet.

Résumé: L'agriculture – vouée au transport, bon gré mal gré

Les transports comptent parmi les travaux les plus fréquents de l'activité agricole. Du champ à la ferme, de la ferme au marché: il a toujours fallu transporter la production. Ce n'est donc pas sans

raison que l'on a dit parfois que l'agriculture était vouée au transport malgré elle. De surcroît, les paysans assuraient des transports à la commande pour des tiers, car ils avaient non seulement des bêtes de trait et des véhicules, mais aussi, à certaines époques de l'année, du temps disponible pour ces tâches. Ce n'est qu'au 19^e siècle, avec l'apparition des routes construites, qu'est née l'industrie du transport professionnel. Des dispositions légales furent même en vigueur pendant un certain temps, qui interdisaient aux véhicules agricoles, en raison de leur écartement étroit, l'accès aux nouvelles routes. Mais cette interdiction ne fut jamais complètement respectée.

Riassunto: Agricoltura – trasporti (non sempre) controverso

I trasporti sono una delle attività più praticate nell'agricoltura. Dai campi alla masseria, dalla masseria al mercato, i prodotti sono sempre in movimento, perciò l'agricoltura è già stata definita «industria dei trasporti controverso». Disponendo di bestie da tiro, veicoli e in certi periodi dell'anno anche di tempo, i contadini furono sempre attivi anche nell'ambito dei trasporti commerciali. La pratica del trasporto a tappe, un tempo generalmente diffusa, corrispondeva ai loro bisogni e possibilità; le merci erano trasportate su tratte giornaliere che permettevano ai contadini, trasportatori occasionali, di far ritorno a casa ogni sera. La costruzione delle strade commerciali nel 19^o secolo favorì poi la professionalizzazione del settore, per cui i contadini furono emarginati: i loro carri agricoli dalla stretta carreggiata furono persino banditi per legge dalle nuove strade, dalle quali però mai scomparvero del tutto.

Bildnachweis und Anmerkungen

Die Fotos stammen aus dem Archiv AIS, Bibliotheken des Departements für Sprach- und Literaturwissenschaften II und Jaberg-Bibliothek, Universität Bern (vgl. Kasten S. 5).

1 Vgl. dazu Jon Mathieu. Eine Agrargeschichte der inneren Alpen. Graubünden, Tessin, Wallis 1500–1800, Zürich 1992, 117 ff.



Hans-Ulrich Schiedt
Historiker, arbeitet seit 1990 bei ViaStoria. Er hat u. a. die Dokumentation des Kantons Zug erarbeitet und leitet die Forschungsstelle von ViaStoria.

2 Hans Brugger. Die schweizerische Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Frauenfeld 1956, 11 f.; Hans Brugger. Die Schweizerische Landwirtschaft 1850 bis 1914, Frauenfeld 1978, 13 f. – Um 1800: 68 %, 1850: 48 % und 1900: 31 %.

3 Vgl. dazu z. B. Friedrich Gottlieb Stebler. Alp- und Weidewirtschaft. Ein Handbuch für Viehzüchter und Alpwirte, Berlin 1903; Robert Wildhaber. Bäuerliche Bremsvorrichtungen an Wagen und Schlitten, in: Alexander Fenton, Ján Podolák, Holger Rasmussen (Hg.). Landtransport in Europe. Folkelivs studier, Studies of Folklife 4, Copenhagen 1973, 488–513.

4 Hans-Ulrich Schiedt. Das ländliche Wegnetz, in: Bulletin IVS 93/1, Bern 1993, 4–9; Hans-Ulrich Schiedt. «... und das sol ein offne landtstras sin». Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, in: Tugium, 16/2000, 61–77.

5 Vgl. dazu Johann Heinrich von Thünen. Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie [1826], 2. Aufl., Jena 1921, 15–23.

6 Johann Friedrich von Tschärner. Über das Transitwesen von Graubünden, in: Der neue Sammler, 3. Jg., Chur 1807, 305–389. Siehe v. a. 313 f. und 345.

7 Anna Maria Idel. Tierschutzaspekte bei der Nutzung unserer Haustiere für die menschliche Ernährung und als Arbeitstier im Spiegel agrarwissenschaftlicher und veterinärmedizinischer Literatur aus dem deutschsprachigen Raum des 18. und 19. Jahrhunderts, Berlin 1999, 107–186.

8 Brugger 1978 (wie Anm. 2), 185 f.

9 Hans Brugger. Geschichte der aargauischen Landwirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Brugg 1948, 121 ff.; Auswertung durch Cornel Doswald.

10 Von Tschärner 1807 (wie Anm. 6), 232.

11 Vgl. dazu und für die folgenden Kapitel: Werner Sombart. Der moderne Kapitalismus, Band 2: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus, 2. Aufl., München und Leipzig 1916, 325 ff.; Robert Frey. Das Fuhrwesen in Basel von 1682 bis 1848, Dissertation Uni Basel, Basel 1932; Eckart Schremmer. Beginnender Strukturwandel im Transportgewerbe an der Wende zum 19. Jahrhundert, in: Dieter Albrecht, Andreas Kraus, Kurt Reindel (Hg.). Festschrift für Max Spindler, München 1969, 577–591; Fernand Braudel. Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts. Der Handel, München 1986 [franz. Ausgabe Paris 1979], 382–389, 696; Jürg Simonett. Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert, Dissertation Universität Zürich, Chur 1986.

12 Frey 1932 (wie Anm. 11); Alfred Hofmann. Die Flawiler Fuhrwerke des 17. bis 19. Jahrhunderts, Flawil 1944.

13 Von Tschärner 1807 (wie Anm. 6), 340.

14 Frey 1932 (wie Anm. 11), 102 f.

15 Simonett 1986 (wie Anm. 11), 30–67.

16 Sombart Bd. 2, 1916 (wie Anm. 11), 325 ff.

17 Von Thünen 1921 [1826] (wie Anm. 5), 12 ff.

18 Georg C. L. Schmidt. Der Schweizer Bauer im Zeitalter des Frühkapitalismus, Bd. 2, Bern 1932, 70 ff.

19 Schremmer 1969 (wie Anm. 11), 577–591.

20 Von Thünen 1921 [1826] (wie Anm. 5), 18 f.

21 Von Tschärner 1807 (wie Anm. 6), 348 f.

22 Frey 1932 (wie Anm. 11); Hans-Ulrich Schiedt. Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 1/1999, 16–34.

23 Zitiert in Brugger 1956 (wie Anm. 2), 13 f.

24 Frey 1932 (wie Anm. 11), 51 ff.