Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1936)

Heft: 5

Artikel: Von der alten Splügen- und Bernhardinstrasse

Autor: Mani, B.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-396861

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Chur Mai 1936 Nr. 5

BÜNDNERISCHES
MONATSBLATT
ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

ERSCHEINT JEDEN MONAT

Von der alten Splügen- und Bernhardinstraße.

Von Dr. B. Mani, Redaktor, Chur.

Die römische Splügenstraße hat die Historiker immer wieder beschäftigt. Die Chronisten wissen von ihr allerlei zu berichten, namhafte Forscher des 19. Jahrhunderts haben sich mit ihr befaßt, und in der neueren Zeit sind einige Arbeiten diesem Problem gewidmet, das nicht nur den Wissenschafter, sondern auch den Laien, vor allem natürlich die Bevölkerung der betreffenden Täler interessiert. Eine befriedigende Antwort auf die Hauptfrage: Benutzten die Römer zwischen Sufers und Thusis den Höhenweg oder den Talweg und wo stand die Station Lapidaria? liegt bis heute nicht vor. Sie kann, wenn überhaupt, nur auf Grund systematischer Grabungen erfolgen, die indessen viel Zeit und Kraft beanspruchen. Die folgenden Ausführungen enthalten darum in tatsächlicher Hinsicht nicht gerade viel Neues und in bezug auf die Trassefrage noch nicht Abschließendes. Ich habe mich bemüht, in den kargen Stunden, die mir meine berufliche Beschäftigung mit allerdings aktuelleren Fragen läßt, durch Heranziehung der geschichtlichen Quellen und Literatur, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und politischen Faktoren auf Grund guter Kenntnis der topographisch-klimatischen Verhältnisse das Problem selbständig und unvoreingenommen darzustellen.

Die erste schriftliche Kunde über die Alpenstraßen[1] stammt

[1] Wenn wir von Römerstraßen reden, so sind natürlich nicht Straßen im heutigen Sinne verstanden, sondern Wege von etwa 2 bis 3, aus-

aus der Zeit der Römer. Es unterliegt indessen keinem Zweifel, daß der Alpenwall im allgemeinen und das Adulamassiv im besondern schon in vorgeschichtlicher Zeit überstiegen wurde. Die zahlreichen urgeschichtlichen Funde aus der Bronze- und Eisenzeit vor allem im Misox, aber auch nördlich der Alpen im Hinterrheintal beweisen, daß diese Gegenden schon in vorchristlicher Zeit besiedelt waren, woraus sich zum mindesten ein regelmäßiger Lokalverkehr ergibt. Der Bernhardin bot denn auch keine besonderen Schwierigkeiten. In der Gegend von Hinterrhein, wo man erst kürzlich einen Bronzefund machte, mochte der Weg seine Fortsetzung über den Valserberg nach Ilanz finden — wofür die Ähnlichkeit der Grabfunde in Castaneda, Misox und Luvis spricht —, während der andere dem Rhein entlang ins Schamsertal und ins Domleschg führte.

Mit der Eroberung Rätiens durch die Römer erhielten die Alpenübergänge allgemeine, vor allem militärische Bedeutung. Die Römer haben zwar keine neuen Pässe eröffnet, sondern nur die alten, die bisher dem Nahverkehr dienten, verbessert und so das Land erst eigentlich erschlossen. Im Laufe der Zeit entstanden an den römischen Straßenzügen größere, dauernde Siedlungen, wobei natürlich denjenigen Stationen erhöhte Bedeutung zukam, die am Fuße der Bergübergänge lagen.

Daß der Bernhardin in der Römerzeit benutzt wurde, liegt auf der Hand, auch wenn keine ganz eindeutigen Zeugnisse dafür vorliegen. Kaiser Konstantius hielt im Jahre 355 auf den Campi canini bei Bellinzona Kriegsrat und entwarf einen Angriffsplan gegen die unruhigen Alemannen, die immer wieder in sein Reich einbrachen. Einer seiner Feldherren überschritt mit Heeresmacht die Alpen und drang bis zum Bodensee vor. Es wird allgemein angenommen, daß er über den Bernhardin zog. Im Jahre 457 waren die Alemannen bereits im Besitz der Alpenpässe. Sie hatten über den Paß der Räter — nach Stähelin „Die Schweiz in römischer Zeit" wohl der Splügen — einen Einfall nach Italien gemacht und die Römer ausgeplündert. Diesen gelang es zwar, eine kleine, wohl über den Bernhardin abgeschwenkte Gruppe von 900 Mann auf

---

nahmsweise 4 m Breite. Charakteristisch für die römischen, allerdings auch für viele spätere Straßen sind die gestellten Steine und Platten, die sich da und dort bis auf den heutigen Tag erhalten haben und die man auch jetzt noch bei alten Alpwegen trifft.

den Campi canini zu überwältigen. Als Beweis, daß der Bernhardin schon im frühen Mittelalter als Übergang diente, mag erwähnt werden, daß es im Jahre 941 der Gattin Berengars von Ivrea trotz ihres hochschwangeren Zustandes mitten im Winter gelang, über den Paß nach Chur und weiter nach Schwaben zu flüchten, was Luitprand zu den geharnischten Versen an den Mons Avium (Bernhardin) und den Mons Jovis veranlaßte, welche die Heiligen verdarben, die Bösewichter, Mauren und Sarazenen beschützten. (Oehlmann, Alpenpässe im Mittelalter, Jahrb. f. Schweiz. Geschichte 3/4.)

Größere Bedeutung kam indessen dem Splügen zu, obwohl dieser auf der Südseite nicht leicht zu begehen war. Anderseits aber stellt er den einzigen direkten Übergang von Rätien nach Italien und die kürzeste Verbindung zwischen Chiavenna und Chur und damit zwischen Mailand und Augsburg und dem Oberrhein dar, den Tiberius bald nach dem rätischen Feldzug eroberte. Vom Emetpaß dürfen wir in diesem Zusammenhang wohl absehen, obwohl man diesen sicherlich auch beging. Er diente dem Lokalverkehr bis Ende des 19. Jahrhunderts. An diesem Weg liegt das Maiensäß St. Martin (mit den alten Eisenerzgruben), wo möglicherweise eine Kapelle stand. Die Alp Emet wurde 1204 denen von Cläven verliehen, und ihretwegen entstanden zwischen den Schamsern und den Leuten der Val San Giacomo lange Streitigkeiten.

Für die Benutzung des Splügens sprechen die recht zahlreichen römischen Münzen, die sich an verschiedenen Stellen des Passes fanden. Ferner sind einige Übergänge der Römer so gut wie bezeugt. So wird angenommen, daß Stilicho, der Feldherr des weströmischen Reiches, im Jahr 395 und 401/402 die rätischen Alpen überschritt und dabei den Splügen benutzte. Den sicheren Beweis dafür, daß der alte Römerweg über den Splügen und durch Schams führte, liefern uns die Itinerarien, die römischen Reisekarten, auf denen die Hauptstationen und die Entfernungen in Meilen angegeben sind. Es bestehen zwei solcher Reisekarten, das Itinerar Antonini, nach dem Kaiser Antoninus benannt, das aus dem 4. Jahrhundert stammt, und die für uns wichtigere Tabula Peutingeriana, die Peutingersche Karte, die ihren Namen einem Augsburger Gelehrten Peutinger verdankt und die in die Zeit von 193—235 n. Chr. zurückreicht.

Aus diesen zwei Reisekarten wissen wir, daß zu jener Zeit von Chiavenna nach Chur zwei Wege führten. Der eine ging über den Julier oder Septimer durch das Oberhalbstein und über die Lenzerheide. Es werden die beiden Stationen Muro = Castelmuro und Tinnetione = Tinzen genannt. Die andere Route geht über den Splügen. Das Itinerar Antonini verzeichnet folgende Stationen: Clavenna-Tarvesede (15) und Curia (60 Meilen) (1 röm. Meile = 1480 m). Die Peutingersche Karte bezeichnet diesen Weg noch näher mit folgenden Strecken: Clavenna (XX Meilen), Tarvesede (X), Cunu Aureu (XVII), Lapidaria (XXXII), Curia.

Wo lagen diese Stationen? Das ist nicht mit Bestimmtheit festzustellen, um so mehr als die angegebenen Distanzen, wie übrigens auch diejenigen der Oberhalbsteiner Route, teilweise nicht stimmen und die bisherigen Erklärungsversuche nicht befriedigen. Die Meilenzahlen sind, wie auch sonst häufig, entstellt wiedergegeben. Zum Teil mögen die Differenzen auch davon herrühren, daß die Straße einerseits steiler und kürzer, anderseits infolge Umgehung der Engpässe länger war als die heutige Route.

Nach ziemlich übereinstimmender Ansicht lag Tarvesede bei Campodolcino oder Madesimo. Für den ersteren Ort spricht der Name Tarvessedum, abgeleitet von tarvos = Stier und essedum = Wagen, d. h. der Ort, wo die Fahrstraße aufhört, wo im Anstieg das Kaufmannsgut vom Wagen aufs Saumtier, im Abstieg vom Saumtier auf den Ochsenwagen umgeladen wird. Das würde für Campodolcino besser stimmen als für Madesimo.

Die zweite Station, Cunu Aureu, ist ziemlich sicher lokalisiert, und zwar auf der Paßhöhe, wo noch heute der Ausläufer des Tambohorns Cuno, Cunno d'oro (nach Escher goldener Keil) heißt[2]. Zwischen Campodolcino und der Paßhöhe ging der Weg zuerst wohl über Madesimo/Martegnas. Schon im Jahre 1226 verpflichtet sich ein gewisser Anricus Langorius gegenüber der Gemeinde Chiavenna, eine fahrbare Straße von Campodolcino nach Madesimo zu bauen. (Fossati, Codice diplomatico della Rezia,

[2] Nach Sererhard hätte ob dem Bergwirtshaus, der heutigen Dogana, auf einer kleinen Ebene vor alten Zeiten ein Schloß gestanden mit Namen Madesem, oder wie es andere nennen Travesede (quasi turris sedes), und zugleich ein fester Turm. Heute sehe man kaum noch geringe vestigia davon. — Daß ein Turm bestand in der Nähe von Monte Spluga, bezeugt auch Ul. v. Salis-Marschlins im Neuen Sammler 1812, S. 305.

Bd. X, S. 47.) Später muß diese Route, die heute noch mit Saumtieren gangbar ist, allerdings wieder in Abgang geraten sein; denn die Straße führte bis 1643 von Isola auf der rechten Seite des Liro zur Höhe, in welchem Jahre dann der Cardinell durchgebrochen wurde, wo der Weg durch den Fels führte, aber zu allen Zeiten lawinengefährlich war.

Umstritten ist dagegen der Standort der Station Lapidaria und dementsprechend auch der Verlauf des Weges auf Schamsergebiet. Gestützt auf die Tatsache, daß sowohl die Siedlungen als die Straßenzüge in der Regel nicht zuerst in der Talsohle, sondern an den sonnigen Hängen angelegt wurden, und angesichts des sozusagen unüberwindlichen Hindernisses, das die Viamala zu jener Zeit bot, wurde allgemein angenommen, daß der Römerweg von Sufers hoch oben am Bergabhang über Lai da Vons, Promischur, Alp Annarosa, Mathon, Lohn nach dem Maiensäß Saissa und Thusis oder ganz oben am Fuße des Beverin über die Zwölferlücke hinunter durch den Dürrenwald über die Nolla nach Urmein und von da nach Sarn, Präz, Rhäzüns geführt habe, wo der Übergang über den Rhein erfolgte. Dementsprechend wurde die Station Lapidaria nach Saissa ob Thusis oder im Dürrenwald, von anderen gar in die Alp Annarosa bei der Hüttengruppe Crap oder unterhalb der heutigen Alp Era bei der Heilquelle „il Bogn" versetzt, wo man eine Sust gefunden haben wollte.

Diese Ansicht ist vom Thusner Pfarrer Truog in einem Aufsatz über die Viamala im „Neuen Sammler" Bd. II 1806 S. 353 f. vertreten worden. „Als die Römer Rätien beherrschten — schreibt er dort —, hatten sie durch das Oberhalbstein und über Splügen ihre Hauptstraßen angelegt. Diese letztere führte nach Schams über seine westlichen Berge in die Gegend, welche jetzt des Obristen Alp [Alp des Obersten Rosenroll von Thusis]; dort stieg man nördlich hernieder in den heutzutage so genannten dürren Wald. Als ich 1789 eine Bergreise nach dem Spitzbeverin machte, bemerkte ich in beträchtlicher Höhe Mauerüberreste, als sprechende Spuren einer ehemals durchgehenden Römerstraße. Wie beschwerlich war dieser Umweg, wie verdienstvoll die Eröffnung der Viamala!"

Schon im Jahre 1703 hatte der gelehrte Zürcher Arzt und Naturforscher J. J. Scheuchzer, den eine seiner neun Schweizerreisen über den Splügen führte, in seinem interessanten Reise-

bericht vermerkt: „Vor Zeiten ging der Weg aus dem Domleschger- in das Schamsertal nicht durch die Schlucht, sondern über die sehr hohen, gegen Abend liegenden Berge. Fast mitten an diesem Weg sind noch Überbleibsel von einer Kapelle, welche zum Grenzstein dienen."

C. U. Salis-Marschlins nimmt ebenfalls an („Neuer Sammler" 1808, S. 161 f.), daß die Römerstraße schon außerhalb Sufers emporstieg und über Promischur und die schöne Alp Annarosa ob den Dörfern Wergenstein, Mathon und Lohn gegen das Maiensäß Saissa und von dort durch den dürren Wald entweder nach Thusis hinunter oder über den Heinzenberg nach Rhäzüns sich wenden mußte. Beweise dafür seien Spuren einer Straße auf den Schamser Alpen und die allgemeine Sage, daß sich daselbst eine Sust oder Niederlage für Kaufmannswaren befunden habe. Sehr deutliche Spuren einer im Zickzack gebauten, sechs Fuß breiten besetzten Straße sehe man jetzt (1808) noch im Dürrenwald unweit von Saissa.

Die späteren Schriftsteller, die sich mit der Frage befaßten, haben diese Ansicht kritiklos übernommen und sie quasi als feststehende Tatsache bezeichnet. Wenn das Oehlmann (Die Alpenpässe im Mittelalter, 1878/79) und Meyer (Die römischen Alpenstraßen in der Schweiz) taten, so war das schließlich erklärlich; denn sie kannten die topographischen Verhältnisse nicht näher[3]. Eher muß es überraschen, daß gute Kenner der Geschichte und der Gegend wie Christ. Brügger (Anz. f. schweiz. Geschichte, 1860) und Bavier (Die Straßen der Schweiz, 1878) diese Angaben einfach übernahmen und selbst ein berg- und wegkundiger Alpenklubist, Prof. E. Walder, in einem sonst recht interessanten Aufsatz über die Splügenstraße in den „Alpen" Jg. II Nr. 2 noch der Ansicht ist, die Station Lapidaria habe sich bei der Alp Annarosa befunden, wo auf der Siegfriedkarte der Name „il Bogn" eingetragen sei.

Die neueren Schriftsteller (eben mit Ausnahme Walders) waren

[3] Meyer schreibt auf S. 21: „Hier [in den Dörfern am Schamserberg] hat sich noch die Erinnerung an die Römerstraße erhalten und die Bewohner sprechen gerne von jener früheren Zeit, da dieselbe durch ihre Dörfer und über ihre Höhen zog und mannigfachen Verkehr und Erwerb in das stille Tal brachte." Das bezieht sich selbstverständlich nicht auf die Römerzeit, sondern auf den großen Transitverkehr vom 16. bis 19. Jahrhundert.

viel kritischer. Vor allem trat Berger in einer gründlichen Abhandlung über den Septimer und die Reste der alten Römerstraßen (Jahrb. f. schweiz. Gesch. 1890) der weitverbreiteten Meinung entgegen, wonach sozusagen alle benutzten Alpenstraßen den Römern zugeschrieben werden. Sie seien meistens viel später gebaut, sowohl die Septimer- als die Splügen- und Bernhardinstraße. Dann hat bereits Oechsli in seiner „Urgeschichte Graubündens" darauf hingewiesen, daß die Römerstraße zwar nicht durch die Viamala, aber sehr wohl durch die Rofnaschlucht gezogen werden kann, die ja nicht so schwer passierbar war. Wenn man die übrigen Terrainverhältnisse in Betracht ziehe, die auf der Tabula Peutingeriana angegebenen Distanzen vergleiche und bedenke, daß bei Andeer, Zillis und Donat römische Münzen gefunden wurden, während am Schamserberg u. W. keine zum Vorschein kamen – auch die übrigen römischen Funde stammen aus der Talsohle –, so werde man die Station Lapidaria bei Andeer oder Zillis suchen müssen. Auch Aloys Schulte, der vorzügliche Kenner der alten Handelsgeschichte und der Bergpässe, fand es sehr merkwürdig, daß die Römerstraße auf einer so weiten Strecke auf einer Höhe von 2000—2300 m ü. M. dahinzog, oberhalb der Waldregion und sehr hoch über den ständigen menschlichen Siedlungen, wobei die höchsten Stellen sich noch über den Splügen erhoben hätten. Unter solchen Umständen sei ein regelmäßiger Verkehr auch im Winter undenkbar. In einem Aufsatz über die Bärenburg im „Chalender Ladin" bemerkt unser Landsmann Giachen Conrad, daß er an die These eines oberen Weges nicht glaube.

In letzter Zeit hat sich Dr. Escher-Bürkli in Zürich eingehend mit der Frage befaßt. Er kommt, gestützt auf sorgfältige Prüfung und Begehung des Terrains, zur Ansicht, daß wohl die Viamala, nicht aber die Rofnaschlucht von den Römern umgangen wurde. Der alte Römerweg führte nach seiner Meinung von Thusis über Oberrongellen, Aclasut und Valoja nach Sumapunt, von da nach Lohn und ins Tal nach Donat, um bei Clugin den Rhein zu übersetzen und durch die Rofna Sufers und Splügen zu erreichen[1].

[1] Merkwürdigerweise nimmt Escher-Bürkli in einem zweiten Aufsatz „Die Franken am Hinterrhein" an, daß in der späteren, fränkischen Zeit der weitere und beschwerlichere Weg Thusis-Saissa-Vioms oder Zwölferlücke-Annorosa-Promischur benutzt worden sei. Das ist dann allerdings unverständlich; denn es ist doch logisch, daß zuerst der grö-

Die Station Lapidaria sei wahrscheinlich am Eingang des Engpasses bei St. Stephan hinter Andeer und Bärenburg zu suchen.

Dr. P. Liver vertritt in seiner Dissertation „Vom Feudalismus zur Demokratie in den graubündnerischen Hinterrheintälern" ebenfalls die Auffassung, daß mit dem Durchbruch der Viamala im Jahre 1473 keineswegs der erste Verbindungsweg zwischen Schams und Thusis durch die Schlucht hergestellt worden sei. Ein solcher habe schon im Hochmittelalter bestanden und sei auch für den Fernverkehr benutzt worden.

Bei der Bestimmung des Trasses der Römerstraße ging man durchwegs von der allgemeinen Auffassung aus, daß die Römer, um Engpässe zu umgehen und Kunstbauten zu vermeiden, ihre Bergstraßen an den sonnigen Hängen anlegten und nicht der Talsohle folgten, wobei man auch große Steigungen nicht scheute. Das ist ohne Zweifel richtig, wie es auch zutrifft, daß in der Regel die Siedlungen an den sonnigen Hängen älter sind als diejenigen in der Talsohle. Indessen darf man diese Regel nicht schablonenmäßig anwenden, sondern muß im Einzelfall auch die Terrainverhältnisse, die topographische Gestaltung und die wirtschaftlich-klimatischen Verhältnisse berücksichtigen.

Ich bin darum nach wiederholter Begehung des ganzen Gebietes, bei Berücksichtigung der verkehrspolitischen Faktoren sowie der urgeschichtlichen Funde und der historischen Nachrichten zu folgenden Schlüssen gekommen:

Die Rofnaschlucht ward schon verhältnismäßig früh, nach meiner Auffassung schon zur Römerzeit benutzt, während die Viamala auf der linken, zeitweise vielleicht auch auf der rechten Talseite umgangen wurde. Der eigentliche Höhenweg über Promischur, Annarosa, Zwölferlücke, Urmein, der sich auf einer Strecke von mehr als vier Stunden auf einer Höhe von 2000 bis 2300 m, also weit ob der Waldgrenze und der ständigen menschlichen Siedlungen hielt und darum nur im Sommer begangen werden konnte, spielte eine geringe Rolle. Die Station Lapidaria befand sich demzufolge weder auf der Alp Annarosa noch auf Saissa, sondern im Tale und zwar in der Nähe von Andeer. Der Verkehr, der im Mittelalter schon einen beträcht-

---

ßere Umweg in Kauf genommen wurde und daß man bestrebt war, diesen zu verkleinern, so den Übergang immer tiefer verlegte und die Viamala immer mehr benutzte und besser ausbaute.

lichen Umfang annahm, hatte das Bestreben, den Umweg zu verkürzen und sich dem Talweg zu nähern, wobei längere Zeit mehrere Wege begangen worden sein mögen, über Saissa und Aclasut, möglicherweise auch über Obermutten-Sils. Schon frühe, schon im Mittelalter führte ein, wie der Name sagt allerdings schlechter, aber immerhin ein Weg durch die Viamala, der allmählich verbessert und um 1470 ausgebaut wurde, von welchem Zeitpunkt an die Splügenstraße, die schon vorher mit dem Septimer in Konkurrenz trat, den Vorzug genoß.

Zur Begründung dieser von der bisher ziemlich allgemein geltenden Auffassung abweichenden These habe ich folgendes anzuführen:

Der Talkessel von Andeer war schon in prähistorischer Zeit besiedelt, wofür die Schalensteine bei St. Stephan am Ausgang der Rofnaschlucht als auch in der nahen Val Pardi sowie das Bronzebeil von Andeer, aber auch das Grab bei Donat sprechen. Aus der römischen Zeit sind uns eine Statuette, römische Münzen sowie schöne Keramik aus dem Anfang des 2. Jahrhunderts n. Chr. und schließlich mitten im Dorf Gräber mit Laveztöpfchen überliefert. Daraus dürfen wir wohl schließen, daß sich hier am Ausgang der Rofnaschlucht eine römische Niederlassung, eben die Station Lapidaria befand. Hier standen Unterkunftsräume, hier wurden die Pferde gewechselt und etwa ein Rasttag eingeschaltet. Hier hatte eine Station auch wirklich einen Sinn, während sie auf der Alp Annarosa, 2300 m ü. M., hoch über der Waldgrenze und ob den ständig bewohnten menschlichen Siedlungen, bei unvoreingenommener Betrachtung wirklich wenig wahrscheinlich vorkommt. Das stimmt auch mit den angegebenen Entfernungen von der Splügenpaßhöhe (17 Meilen = 25 km, Landstraße 25 km), wie auch von Chur (32 Meilen = ca. 47 km, Landstraße 38 km) recht gut überein. Ob man die Station Lapidaria auf das felsige Plateau bei St. Stephan verlegen will, wie Escher-Bürkli, oder in die nähere Umgebung von Andeer, wofür die erwähnten nicht unbedeutenden Funde sprechen, ist eine Frage zweiter Ordnung, die übrigens durch Grabungen beantwortet werden dürfte. Entscheidend bleibt, daß die Station im Tale lag und damit auch der Weg durch die Rofna nachgewiesen ist.

Das äußere Stück der Rofna, die zwar kein Spazierweg war, indessen auch keine unüberwindlichen Hindernisse aufwies, kam

auch für den Übergang über den Emetpaß in Frage, der dem Lokalverkehr diente. Auch mögen die Bergwerke von Ferrera schon in jenen Zeiten bekannt gewesen sein, was eine Begehung der Rofna bedingte. Sobald aber eine Talverbindung zwischen Rheinwald und Schams bestand, wurde die regelmäßige Benutzung des Höhenweges über Lai da Vons, Promischur, Annarosa immer weniger wahrscheinlich. Für diese Route werden alte Straßenreste ins Feld geführt, die im Dürrenwald zum Vorschein kamen und vor wenigen Jahren noch festgestellt wurden. Ob sie römischer Herkunft sind, steht indessen nicht fest. Es könnte sich auch um eine ehemalige Zufahrt in die Alp Obrist handeln, die lange dem Obersten Rosenroll in Thusis gehörte, von dem sie noch den Namen hat. Anderseits ist es auffallend, daß man auf der weiten Strecke von Sufers bis zur Lücke nicht die geringsten Spuren einer alten Straße entdeckte, und zwar auch dort nicht, wo, wie zwischen Sufers und Perfils sowie hinter Promischur, der Durchgang nicht zweifelhaft sein kann und eine Weganlage notwendig war. Auch die angeblichen Überreste einer Sust bei der Heilquelle oder Danis sowie ob den Bergwiesen von Mathon sind viel jünger und haben mit dem alten Römerweg nichts zu tun. Der Weg von Sufers (1429 m) über die Höhe von Lai da Vons (2100 m) nach Promischur (1850 m), Alp Annarosa (2274 m), Tumpriv, Alp Obrist und Zwölferlücke (2204 m), hinunter durch den Dürrenwald nach Urmein (1273 m) hält sich lange auf der gleichen Höhe und bietet dem Naturfreund bei schönem Wetter eine lohnende Tour. Aber er ist nicht nur ungemein weitläufig, sondern bei schlechtem Wetter mit beladenen Rossen mühsam und nur im Sommer, nur während höchstens vier Monaten, passierbar. Ferner bot der jähe Absturz Zwölferlücke-Urmein, wo auf 2,5 km Distanz 1100 m Höhendifferenz auf schlechtem Terrain zu überwinden waren, große Schwierigkeiten, die, wie Direktor Bener in seiner „Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden" mit Recht bemerkt, eine Weganlage durch die Rofna weit übertrafen.

Die Fortsetzung des Höhenweges von Promischur über Danis, Bergwiesen, Wergenstein, Mathon, Lohn, Summapunt, Saissa oder Valoja-Aclasut kommt ebenfalls kaum in Betracht. Die Strecke hinter Promischur ist nicht nur sehr unwegsam, schattig und lawinengefährlich, sondern ein Blick auf die Karte zeigt, daß dieser Weg viel länger ist als der Abstieg über das Maiensäß

Magun nach Donat und der Aufstieg nach Lohn. Möglich, aber wenig wahrscheinlich ist eine Traversierung der tief eingeschnittenen Val Fundogn auf der Höhe von Wergenstein. Die Gräberfunde bei diesem Dörfchen aus der frühchristlichen Zeit, die man als Argument für die obere Route anführen könnte, beweisen lediglich, daß dort schon in frühchristlicher Zeit eine Siedlung bestand; für die Straße sind sie ohne Bedeutung.

Diese Varianten und Überlegungen fallen nun alle weg, sobald der Weg durch die Rofnaschlucht führte. Es wäre wirklich unverständlich gewesen, wenn man den weiten und mühsamen Umweg über die Zwölferlücke eingeschlagen hätte, obwohl ein tiefer gelegener, näherer und mindestens nicht schwierigerer Übergang sich bot.

Ein solcher aber war vorhanden, und zwar in zwei Varianten. Die eine führte von Summapunt, dem schöngelegenen Maiensäß ob Lohn, 1922 m ü. M., über Vioms und beim Crapschalverkopf hinab zum Maiensäß Saissa, wo er sich gabelte, links durch den untern Dürrenwald nach Urmein, gradaus über Crappa-Susta und Obertagstein nach Thusis. In diesem Gebiet trifft man noch verschiedene Straßenreste; ebenso erinnert der Name Crappa-Susta an den früheren Warenverkehr. Die trotzige Burg Obertagstein ward nicht von ungefähr auf den fast unbesteigbaren Felsen erbaut; sie stand sicherlich mit der alten Paßstraße im Zusammenhang.

Schon bedeutend tiefer lag die Route Lohn-Summapunt-Valoja-Aclasut-Rongellen, deren höchster Punkt sich mit 1900 m Meereshöhe bei Summapunt befindet. Wahrscheinlich ging der Weg damals nach Valoja über das 100 m tiefer gelegene Plateau Corn l'Arsa. Die ganze Strecke weist eine einzige heikle Stelle auf. Dort wo der Weg das schöne, etwa 200 m ob Rongellen gelegene Maiensäß Aclasut verläßt, führt er für eine kurze Strecke auf ein Schieferband hart dem Felsen entlang über eine Holzbrücke, die sich an die Wand lehnt und außen auf Holzpfählen ruhte, vor einiger Zeit aber in den Felsen zurückverlegt wurde. Von Rongellen aus erscheint das Felsband fast unpassierbar; aber bei genauer Betrachtung ist die Passage nicht halb so schlimm, um so mehr als der Schieferfelsen mit Hammer und Pickel ohne Schwierigkeiten bearbeitet werden konnte. Fremden mochte dieser Bruggweg, wie ihn Escher-Bürkli nennt und da-

mit auch das Maiensäß Summa-Punt, d. h. am Ende der Brücke, in Verbindung bringt, wohl etwas ungemütlich und schwindlig vorkommen, weshalb man die Worte des römischen Geographen Strabo über die gefährlichen Wege durch das wilde Rätien sehr wohl auf diese Passage beziehen kann. Der Bruggweg, der im übrigen nur eine halbe Stunde von Rongellen entfernt war, bot sicherlich geringere Schwierigkeiten als die übrigen Routen, verdiente ihnen gegenüber also in mancher Hinsicht den Vorzug. Vom Rongellerbach an ist kein Tobel und keine Runse mehr zu passieren. Die ganze Weglänge ist vollkommen sicher vor Wasser, Steinen und Lawinen, und der obere Teil des Weges von Aclasut an ist vom frühen Morgen bis in den Nachmittag hinein von der Sonne beschienen, so daß der Schnee hier viel früher schwindet als an der dem Nollatobel zugewendeten Bergseite. Ich stimme deshalb mit Escher-Bürkli überein, wenn er schreibt: „Ich habe die von Pfr. Truog von Thusis und C. U. v. Salis-Marschlins vorgeschlagene Route und andere Routen, die an und für sich denkbar wären, begangen und nachgemessen und Weglänge und Gefälle notiert. Die erhaltenen Zahlen sind durchweg größer, zum Teil sehr viel größer als bei der Talstraße, so daß der Vergleich entschieden zugunsten der letzteren ausfällt. Dann bedenke man, welchen Einfluß in diesen einsamen Gegenden auf 1900—2200 m Höhe Regen, Schnee, Nebel, plötzliche Kälte und plötzlich eintretendes Tauwetter ausüben, und daß die in der Nähe des Tales vorhandene Unterkunft und menschliche Hilfe höchstens in ganz bescheidenem Maße und nur zur Sommerzeit zur Verfügung stand."

Der Weg über Aclasut, den Sererhard und Leu kennen, wurde nicht nur bis vor wenigen Jahren mit Vieh befahren, sondern früher auch von der Bevölkerung von Lohn regelmäßig benutzt, weil er die kürzeste Verbindung zwischen Lohn und Thusis darstellte. Erst seit 1929 führt ein bequemer Fahrweg von der Viamala nach Aclasut hinauf.

Schließlich sei noch eine tiefer gelegene Route erwähnt, die man schon als Viamalaroute ansprechen darf. Sie führte von dem ob der mittleren Viamalabrücke gelegenen Maiensäß St. Ambriesch in ziemlicher Höhe über das Troglitobel nach Aclasut. Dadurch umging man die schlimmste Stelle zwischen den beiden Brücken. Der Weg ist heute noch praktikabel; vor mehr als tausend Jahren mochte das Tobel noch nicht so tief eingegraben sein.

Wenn einerseits keinem Zweifel unterliegt, daß die Viamala in der ältesten Zeit auf verschiedenen Wegen umgangen wurde, so steht anderseits für mich auch fest, daß der Engpaß bereits in frühmittelalterlicher Zeit begangen wurde. Wohl mag der Verkehr jahrhundertelang sich in bescheidenen Grenzen gehalten haben; aber schon im Spätmittelalter, also vor dem eigentlichen Durchbruch der Viamala von 1470, hatte er einen bedeutenden Umfang erreicht. Dafür sprechen einmal allgemein-politische Momente; ferner bin ich in der Lage, einige positive Belege anzuführen:

1. Schams war schon im Frühmittelalter verhältnismäßig dicht besiedelt — im Friedensvertrag von 1219 erscheinen schon alle Dörfer im Tal und am Berg — und spielte im ausgehenden Mittelalter politisch eine wichtige Rolle. Es bildete zusammen mit dem Rheinwald die Grafschaft Schams und gehörte zu den wertvollen Besitzungen der Vazer und später der Grafen von Werdenberg-Sargans. Die ganze Kolonisationspolitik der Vazer, die Ansiedlung der Walser im Rheinwald zur Sicherung der Pässe bliebe schwer verständlich, wenn es mit der Straße durch Schams so mißlich bestellt gewesen wäre. Die Bärenburg stand im Mittelpunkt der grundherrlichen Verwaltung, und in Zillis, wo die Hauptkirche des Tales stand — deren bekannte Deckengemälde aus dem 13. Jahrhundert stammen —, wurden Anno 1219 die wichtigen Friedensverträge der Schamser mit den Leuten des Jakobstales abgeschlossen. Es ist kaum denkbar, daß die durchgehende Straße diese beiden Punkte nicht berührt hätte, um so mehr als auch ein rechtsseitiger Weg über Obermutten nach Sils, das bis 1421 zu Schams gehörte, ebenfalls durch Zillis geführt hätte. Es mag in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, daß das adelige Geschlecht der Panigada, die sich auch von Steinbrugg nannten, nach der Ansicht Muoths auf dem gleichnamigen Hof bei der Rhein- und Zollbrücke außerhalb Zillis saßen. Eine Zollbrücke hatte dort nur einen Sinn, wenn der Warenverkehr durchging. Die Landschaft Schams, die eine relativ unabhängige Gemeinde von Freien aufwies, beteiligte sich an der Gründung des Gotteshausbundes, trat 1424 dem Oberen Bund bei und führte mit den Grafen von Werdenberg-Sargans verschiedene Fehden. Daß diese umstrittene und umworbene Talschaft, die sich 1458 um den ansehnlichen Betrag von 2860 Gulden von den Herrschafts-

rechten loskaufte, noch im 15. Jahrhundert von Norden her nur auf dem großen Umweg über die unwegsamen Gebiete des Beverinabhanges erreichbar gewesen sei, will mir nicht einleuchten.

2. Man hat festgestellt, daß alte Peterskirchen römischen Boden verraten und zur Eruierung römischer Straßen dienen können. Im alten Rätien wurden die Peterskirchen durch die erste von Süden kommende Christianisierungswelle errichtet. Ein Blick auf die Karte der Kirchenpatrozinien zeigt, daß an allen römischen Bergübergängen Petruskirchen placiert sind oder dann doch solche, die zur gleichen Gruppe gehören, wie Salvator-, Andreas-, Stephans-, Calixt- und Ambrosiuskirchen. Nun haben wir in Schams zwar keine Peterskirchen, dafür aber vier, die in den gleichen Kreis gehören, nämlich St. Stephan bei Bärenburg, St. Valentin in Pignieu, St. Calixt in Wergenstein und St. Ambrosius in der Viamala. Sie alle sind Spuren ältester christlicher Missionsarbeit.

Nach dieser von Pfarrer Farner in einer sehr lesenswerten Arbeit über „Die Kirchenpatrozinien des Kantons Graubünden" aufgestellten These hätten die ersten von Italien kommenden Christen herwärts der Alpen die St. Peterskirche bei Hinterrhein und dann die Salvatorkirche in Sufers erbaut, die erstmals für das 9. Jahrhundert bezeugt ist. (Der älteste Kirchenpatron von Splügen war ebenfalls Petrus.) Nachdem sie die Rofnaschlucht glücklich passiert hatten, gedachten sie mit Dank des hl. Stephans, der sie beschützte, und stifteten ihm bei Bärenburg eine Kapelle, die zwar schon lange verschwunden ist, aber noch in einer Urkunde aus dem 18. Jahrhundert (Landschaftsarchiv Schams) genannt wird. Vor dem Eintritt in die noch schlimmere Viamalaschlucht riefen sie den Schutz des heiligen Ambrosius an und errichteten ihm dort ein kleines Gotteshaus. In gleicher Weise mag am Ausgang der Viamala St. Alban, im Volksmund St. Albin, ob Hohenrätien entstanden sein, das 1156 urkundliche Erwähnung findet. Die Martinskirche in Zillis, die bisher als die älteste Schamser Kirche galt, mag etwas später erbaut worden sein, wenn auch der Kirchenpatron allein natürlich kein unbedingtes Kriterium für das Alter einer Kirche ist. Urkundlich wird die Martinskirche im Jahre 940 bezeugt.

Wir dürfen die erwähnten Gotteshäuser als Wegweiser, ja gewissermaßen als Meilensteine der alten Straße bezeichnen, denn

es liegt auf der Hand, daß Kapellen an so abgelegenen Orten nur im Zusammenhang mit der Straße erbaut wurden.

Die Kapelle St. Ambriesch und der Name Viamala („a sancto Ambrosio de Via mala", Fossati, Codice, Nr. 238) werden erstmals im Friedensvertrag der Schamser mit den Leuten der Val San Giacomo von 1219 genannt als nördliche Grenze des Tales. Weder im Viamalabrief, noch in den recht zahlreichen Reiseschilderungen ist von ihr die Rede, obwohl die Gefährlichkeit des Weges manchen frommen Pilger zu einer stillen Andacht veranlaßt haben mag. Dagegen findet das Gotteshaus in drei Schriftstücken aus dem 17., 18. und 19' Jahrhundert Erwähnung. Im Jahre 1665 übergab nämlich die Gemeinde Thusis dem Friedrich Gredig die Fuhrleite für sechs Jahre um den Betrag von 400 Gulden. Gredig übernahm die Verpflichtung, die Straße vom Saissabach bis zum Kirchlein von St. Ambriesch in gutem Zustand zu erhalten. Das Kirchlein bildete zwar nicht mehr die Gebietsgrenze zwischen Thusis und Schams — diese ging und geht heute noch fast bis zur Nolla —, wohl aber die Grenze in Straßensachen. Das wird in einer Beschreibung des Trasses der Bernhardinstraße aus dem Jahre 1818 bestätigt, wo es u. a. heißt: Vom sogenannten alten Kirchlein [zu St. Ambrosi], wovon linkerhand die Spuren dicht ob der Straße zu finden sind, unmittelbar nach dem Kehr, der sich von innen herabwendet, fängt in Straßensachen das Gebiet von Thusis an, zugleich die eigentliche Viamala. Das dritte Dokument ist ein Bannbrief aus der Zeit um 1720 und deswegen interessant, weil er als einziges auch die Kapelle von St. Stephan hinter Bärenburg nennt und zusammen mit dem vorhergehenden gestattet, den Standort der Kapelle einigermaßen zu lokalisieren. In diesem Brief wird der Wald längs der Straße gebannt. Die Grenze geht von der „steinernen Brug innerhalb Rania gredig hinuf bis zum Felsen des St. Ambriesch Tobels, von da zur Höhe des Büchels und von diesem gredig aus bis an St. Ambriesch Külchen". Unter der Landstraße ist der Wald verbannet „von St. Ambriesch Külchen bis ab an den Rein".

Die Kapelle, die damals offenbar noch erhalten war, stand also nicht, wie man meinen sollte, auf dem Maiensäß selber, sondern unter der heutigen Straße, wo der alte Weg durchging, der in einer im Staatsarchiv befindlichen Skizze aus dem Jahr 1818 eingezeichnet ist.

3. Ums Jahr 1420 baute Graf Rudolf von Werdenberg-Sargans

zur Umgehung von Thusis, das nicht ihm gehörte, vom Nesselboden, „da man vß Schams gat", eine Brücke über den Rhein und von da nach St. Alban (auf Carschenna) hinauf einen Weg. Auf diesem Wege hat er eine Viehherde aus den Alpen der Lamparter (Lombarden) und der Bergeller als Raub davongeführt. Der Nesselboden befindet sich halbwegs zwischen Rongellen und der ersten Viamalabrücke, wo heute noch eine Brücke über den Rhein führt, die dem Holztransport dient. Da konnte der Weg aus Schams nur vorbeikommen, wenn er durch die Viamala ging. Hätte er nicht schon bis hieher geführt, so würde Graf Rudolf sicherlich die Route über Obermutten-Sils, eventuell über Solis vorgezogen haben. Der Weg war für eine Viehherde passierbar, also auch für Saumtiere. Ein Fahrweg ist, wie Dr. Liver „Vom Feudalismus etc." S. 29 richtig bemerkt, daraus erst 1473 geworden.

4. Obwohl noch 1439 auf der unteren Straße keine regelrechte Transportgenossenschaft bestand, so daß der Kaufmann selber für das Fortkommen seiner Ware besorgt sein mußte, wurde die Viamalaroute lebhaft benutzt. Dafür spricht der Umstand, daß Ende des 14. Jahrhunderts in Splügen ein werdenbergisch-sargansischer Zoll bestand, der einen schönen Ertrag abwarf. Im Jahre 1443 mußte Graf Heinrich den Splügnern einen Wochen- und einen Jahrmarkt bewilligen, ja er hoffte sogar, daß sich dort ein Tuchhandel entwickeln würde, wohl gar eine Messe im Angesichte der Gletscher, die die Quelle des Rheins umgeben, wie es in der Urkunde im Staatsarchiv heißt. Der Verkehr wuchs konstant und wurde immer unangenehmer für den Bischof und die Porten am Septimer; dies trotzdem der Bischof von Chur im Jahre 1358 vom Kaiser, dessen Kanzler er war, den Befehl an alle Reichsstädte erwirkt hatte, sie sollten die bischöfliche Reichsstraße und keine anderen Wege fahren, und dem Bischof solle es freistehen, andere Straßen zu sperren. Ja an den Grafen Rudolf von Werdenberg erging am gleichen Tag der Befehl, er dürfe im Bistum keine neuen Straßen bauen, Zölle und Weggelder erheben, sondern müsse als Lehensmann auch die Versuche anderer abwehren. (Mohr, Codex III, 116.) Diese Maßnahme war gegen einen eventuellen Versuch gerichtet, in dem ehemals vazischen Herrschaftsgebiet, also Domleschg, Schams und Rheinwald, eine Straße, die Splügen- oder Bernhardinstraße, zu errichten, die natürlich dem Septimer eine unliebsame Konkurrenz gemacht hätte. Indessen wanderte der Verkehr trotz dieses Verbotes und

trotzdem seit dem Jahre 1387 eine fahrbare Straße über den Septimer erbaut worden war, immer mehr auf den Splügen und Bernhardin ab. Dafür besitzen wir einen unwiderleglichen Beweis.

Im Jahre 1467, also vor dem eigentlichen Durchbruch der Viamala, führen die Häupter der vier Porten Rudolf von Castelmur zu Vicosoprano, Hans von Sal zu Stalla, Conradin von Marmels zu Tinzen und Jakob Mett zu Lenz vor dem Bischof Ortlieb Klage gegen die Stadt Chur, sie solle verurteilt werden, fremde Kaufleute nur auf die alte (Septimer-) Straße zu fertigen. Es sei noch bei des Bischofs Antritt Brauch gewesen, daß jeder, der Kaufmannsgut nach Welschland habe fertigen wollen, geloben mußte, sie diesen Weg führen zu lassen, es seien denn Transporte nach Locarno. Die Porten berufen sich auf den Befehl des Kaisers von 1358, der alle andern Straßen untersagte. — Die von Chur entgegneten mit Recht, sie könnten den Kaufleuten nichts befehlen. Ein Teil der Kaufleute wolle die untere Straße, also den Weg durch die Viamala benutzen. Da hätten alle Bitten der Churer nichts geholfen. Ja einer von der Ravensburger Gesellschaft, Hans Lienhart, der seine Waren zu Maienfeld liegen hatte, habe erklärt, er würde lieber über den Kunkelspaß gehen, um den Zugang zur unteren Straße zu benutzen, als die alte zu fahren. Die Kaufleute klagten über neue Zölle, Fürleiten und Schatzungen; nicht die Stadt Chur, sondern die Porten hätten die Straßen niedergelegt. — Gegen diese Gründe konnten die vier Porten schwer aufkommen. Sie bestritten die Erhöhung. Den Ausschlag gab der königliche Befehl, und die vier Häupter mochten, wie Schulte („Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs" S. 372) bemerkt, heimreiten in dem Glauben, nun sei die Konkurrenz erledigt. Aber sie täuschten sich. Es kam jetzt öfters vor, daß die Kaufleute wohl über die Lenzerheide zogen, dort aber abschwenkten, um über Obervaz und den Schyn in Thusis den Splügenweg doch zu erreichen.

Wenn es also feststeht, daß schon im Spätmittelalter, also vor dem Ausbau des Engpasses, ein ansehnlicher und stets zunehmender Warenverkehr durch die Viamala ging, so war der Weg, wie es der Name sagt, beschwerlich und gefährlich, und der Engpaß bildete ein schweres Verkehrshemmnis. Es war verständlich, daß die aufstrebenden Gemeinden die Bedeutung des Transitverkehrs erkannten und bestrebt waren, durch den Ausbau der Viamala eine bessere Verbindung zwischen Chur und Cläven herzustellen

und damit einen möglichst lebhaften Verkehr auf ihre Straße zu leiten. Sie wurden darin unterstützt durch den Grafen Georg von Werdenberg-Sargans. Zwar hatte dieser seine Herrschaftsrechte in Schams 1456/58 an den Bischof abgetreten; aber er besaß noch den Heinzenberg und die Herrschaft Rheinwald. Diese mußten durch eine Verbesserung der Straße bedeutend gewinnen. Dazu war es ein alter Plan der Grafen von Werdenberg-Sargans, die zeitweise in einem Gegensatz zum Bischof standen, eine Reichsstraße durch ihr Herrschaftsgebiet zu ziehen.

Schon 1358 hatte ja der Kaiser an den Grafen Rudolf IV. ein ausdrückliches Verbot erlassen — und sicherlich nicht ohne Grund —, eine neue Straße aufzutun, und als zwischen 1360 und 1380 der Septimer immer mehr in Verruf geriet und zeitweise von den Mailändern direkt gemieden wurde, standen die Grafen von Werdenberg-Sargans mit diesen in Unterhandlungen wegen der Benutzung eines Passes, der ganz in ihrem Machtbereich lag, also Splügen oder Bernhardin. Diese Pläne zerschlugen sich aber, und 1387 baute dann Castelmur die erste fahrbare Straße über den Septimer und damit wohl über die Alpen überhaupt. So vergingen fast hundert Jahre, bis die Gemeinden am Hinterrhein sich zu einer großen Kraftanstrengung aufrafften und „zu lob gott dem allmechtigen, och durch Ere, nutz vnd frommen willen gemeiner landen der porten, öch der kouflüten fremder vnd heimscher, Denen so denn sölich Straßen zu bruchende not ist, Die richstras vnd den weg enzwischend Tusis vnd schams, so man nempt Fyamala zuhowen, uffzurichten vnd zemachen, damit ein jeder fromm mann, frömde oder heimsche person kouflut oder andre, mit irem libe vnd gut dester bas sicher vnd frye wandren hin In vnd haruß vngefarlichen".

Der Ausbau der Viamala war eine bedeutende technische Leistung, die der Erbauung der stiebenden Brücke in der Schöllenen an die Seite gestellt werden kann, obwohl die Erbauer im Gegensatz zu den Leuten in Urseren einen bereits bestehenden Weg benutzen konnten. Er hatte für die bündnerischen Pässe eine ähnliche Bedeutung wie die Eröffnung des Gotthards, und der Transitverkehr durch das Hinterrheintal und über den Splügen und Bernhardin erlebte einen starken Aufschwung.

Während im Mittelalter der Große St. Bernhard im Westen und der Septimer im Osten dominierten, wanderte mit der Eröffnung des Gotthards ein großer Teil des Verkehrs nach dem Zentrum ab,

der die kürzeste Verbindung zwischen Oberitalien und Basel sowie dem Oberrhein darstellte. Der große Verkehr zwischen den aufstrebenden süddeutschen Städten nördlich des Bodensees — Konstanz, Ravensburg, Ulm, Augsburg und Nürnberg — ging indessen nach wie vor über die Bündner Pässe. Dabei war die untere Straße, wie man die Splügenroute im Gegensatz zur Septimerstraße nannte, weil erheblich kürzer, bedeutend im Vorteil, besonders als 1643 auch noch die gefährliche Cardinellpassage verbessert worden war. Dazu kam, daß die weltliche Macht des Bischofs und sein Einfluß zugunsten der Septimerstraße langsam abbröckelte. Der Verkehr auf der unteren Straße steigerte sich auch durch die Eroberung der Herrschaft Cläven und des Veltlins, da für den Grauen Bund der Splügen den nächsten Weg darstellte. So wurde die untere Straße trotz der Proteste der vier Septimerporten, daß ihre Straße größere Sicherheit und Tragfähigkeit gewähre – in einem Memorial von 1718 wird erklärt, daß nicht nur die kleinen Stücke von 12 bis 18 Rup, sondern auch die 40 bis 50 Rup schweren Tuchballen von Holland nach Livorno ohne Umpackung geführt werden könnten –, immer stärker befahren, und in einer Denkschrift der sechs Porten heißt es, daß auf je vier Stück der untern Straße nur mehr ein Stück der Septimerstraße entfalle[5]. Die Transitordnung von 1825 wies der untern Straße zwei Drittel und der obern Straße ein Drittel zu. Erst zehn Jahre später wird der Grundsatz der Gleichstellung aufgestellt.

Über den Ausbau der Viamala

sind wir leider nicht genauer orientiert; doch enthält der Viamalabrief, dessen Original sich im Gemeindearchiv von Thusis befindet, über die Organisation des Verkehrs eine Reihe wertvoller Angaben. Er ist überhaupt eines der wichtigsten Dokumente der älteren Verkehrsgeschichte, und in den zahlreichen Streitigkeiten und Prozessen während der folgenden vier Jahrhunderte wird er immer und immer wieder angerufen[6]. Betrachten wir seine Hauptpunkte:

[5] Daß es dabei oft nicht ohne Händel abging, beweist die Notiz aus einer Sitzung des Portensgerichtes von 1776: Es wird berichtet, daß die Bergeller in Cläven mit Stilett und andern Handwaffen die Splügner Säumer angegriffen und die Kaufmannsgüter von den Rossen gerissen hätten. Ebenso wurden sie in Chur am Abladen der Güter von Leuten der Septimerstraße gehindert.

[6] Der Brief ist in modernisierter Sprache teilweise abgedruckt bei

Eigentliche Erbauer sind die „Nachpurschaften der dryen dörffer Tusis, Katz und Mazein", die natürlich am Verkehr in erster Linie interessiert waren. Allein konnten sie indessen das große Werk nicht durchführen. Sie haben wohl „die Fyamala vnd den weg enzwüschend Tusis vnd Schams lassen howen vnd machen vff ihre Costung", allein sie erhielten Unterstützung von Schams, Rinwald, Clefnertal und masogsertal, also von den vier späteren Porten, die sehr wahrscheinlich schon damals bestanden. Graf Jörg als Herr zu Ortenstein und am Heinzenberg erscheint zu Eingang auch als Kontrahent, und er hat „durch ernstlicher pittwillen Dern obgenanter Dryer Dörffer nachpurschaft Tusis, Catz vnd Mazein" auch sein eigen Insigel an den Brief gehängt, der außerdem auch das Siegel des vesten Junkers Joachim von Castelmur, anderzit vogt zu fürstenau, trägt. Allein später ist von ihm nicht mehr die Rede, und er besaß wohl auch keinerlei Rod- oder andere Rechte. Daraus darf man wohl den Schluß ziehen, daß er sich direkt am Werke nicht beteiligte, was ja bei seiner chronischen Finanznot weiter nicht verwunderlich ist. Er mußte bekanntlich schon zwei Jahre später die Herrschaft Heinzenberg verkaufen. Immerhin bleibt sein Name mit dem großen Werk verbunden, und daß er direkt oder indirekt daran ein erhebliches Verdienst hatte, steht außer Zweifel.

Die Bezwingung der Viamala erforderte einen großen Aufwand an Arbeit und Mühe, an Leib und Gut — man spürt das aus dem zitierten, umständlichen Satz heraus —, und es entsprach durchaus der damaligen Arbeits- und Verkehrsorganisation, wenn sich die Beteiligten zu einer besonderen Transportgenossenschaft, zur Rod und späteren Port zusammenschlossen, deren Mitglieder namentlich aufgeführt werden. Es sind in der Rod begriffen:

Riget Damö, Gory, Hensly Gantabein, Dumênig, Michêlschmid, Hensly Stäger, Casper Tila, Heinrich Gantabein, Hans Hermann, Cristen Graß, Peterman Graß, Heiny Täster, Albert Schnider, Schnupfer, Ůrich Saly und Elsy Sin hußfrow, bedy ein rod, Ůrich Gantabein, Clauß Tschona, Jakob Tschona, Pedrut Hans Ůrich, Ůrich Kürßner, Bastian Gantabein, Andrês Schnider, Peter Bargêller, Junkher Andrês

---

Lechner, Thusis und die Hinterrheintäler, und von Prof. Wagner mit Erläuterungen in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 30, 1885, S. 60—68. Es ist sehr zu begrüßen, daß er durch einen genauen Abdruck im Monatsblatt allgemein zugänglich gemacht wird. Unsere Zitate hatten wir der Publikation von Prof. Wagner entnommen, daher die Verschiedenheit der Lesung.

Nottschona, Elschutta Moryzy, Risch Varrett, Grosmênisch, Lorêntz Gantabein, Pedrut Seila. Item zů Mazein Risch von Mulin, Caspar von Mulin, Thöny Mastral, Jörig Rigett, Cristoffêl und Schimun Rigetten, beid ein Rod, Jann Riget, Peter Rigett, Jakob Mastral, Nutt Baselga, Jan Anthöny, Jan Pitschen Gaschimun, Janut Janigg, Andres und Jann Janiggen, beid ein Rod, Claus Baselga. Item zů Katz Hans Rupp, Nuttin von Valleina, Janut von Falleina und Anna Tschöry, Sin Ewib, bede ein Rod, Jöry Marugk, Hansemann, Jan von Rafrew, Thöny Wilhelm, Vallentin Tafaser.

Schon die Namen sind interessant. Es fallen die deutschen Namen auf, unter denen die Gantabein, Hermann, Kürsner, Michelschmid, Stäger, Schumpfer fremd sind und darauf hindeuten, daß Thusis schon damals einen lebhaften Verkehr aufwies. Bei den Tester, Schnider, Graß, Thöny, Wilhelm, Walser, Tafaser haben wir es mit ausgesprochenen Walsergeschlechtern zu tun. Während sich in Thusis nur wenige romanische Namen finden, weist Masein fast nur solche auf: Risch v. Mulin, mastral, Riget, Pitschen, gaschimen (Caschimun oder Casimmen), Janut, Janigg, Baselgia, Tschona usw.

Die Genossen, so in der Rod begriffen sind, wie auch ihre Erben verpflichten sich, das Kaufmannsgut, es sye rodgut oder ander fürleitgut, zu führen und zu ferggen zu ihrer und der Kaufleute nutz, ere vnd frommen, wie billig Erber [ehrbar] und recht nach altem Wesen vnd Gewohnheit in guten truwen ungefahrlich. Und um sölich Kaufmannsgut zu fertigen wie obbegriffen, haben wier alle vnd ain Jeder So Inn diser rod begriffen ist, vertröst vnd trostung gegeben als vil als vmb funfzig Rhinscher guldin, also ob sach were, Davor gott allzit Sin welle, Das Einer oder mer Einem koufmann Sin gut verfallte oder Sust zu schaden brecht mit verwaren laßlichen Dingen, Der ochsen, der rossen mit wegnen mit schlitten oder mit knechten oder Sust mit andren sachen. Das sich sölichs Durch ware kuntsame darlegen möcht, der oder die Sullen denn Schuldig Sin Einem koufman Sin Costen vnd schaden abzetragen vß den obgeschribnen funfzig rinschen guldin ... nach recht vnd gerichts erkantnusse alles getrülich, doch zu aller zyt gotz gewalt vnd hern not vorbehalten.

Das heißt in kurzen Worten: Die Rodgenossen übernehmen die Haftpflicht für das Transitgut und leisten dafür eine Kaution. Wagner zählte 50 Rodgenossen, wobei er die Dorfordnung aus dem Jahre 1491 zum Vergleich herbeizog. Das ergab also eine Garantiesumme von 2500 rheinischen Gulden, für die damalige

Zeit sicherlich ein ansehnlicher Betrag, der erkennen läßt, daß der Warenverkehr einen bedeutenden Umfang hatte.

Wir haben hier das erste Beispiel einer Garantieleistung. Die Septimerordnung kennt sie nicht, ebensowenig finden sich Angaben in den Quellen aus Uri und Urseren, wohl aber in der Grimselordnung von 1397. Für Chur erscheint sie in der Rodordnung von 1592. Schon zwei Jahre vorher wurde auf der unteren Straße die Haftpflicht ganz allgemein vom Fuhrmann auf die Port ausgedehnt[7], und 1633 wird diese Bestimmung ausdrücklich bestätigt, nachdem schon früher die subsidiäre Haftpflicht der Gemeinde und der Port stipuliert worden war. Wer die Tröstung nicht leisten konnte, sollte „sölich vil vnd zit von der rod stan", wie es im Viamalabrief heißt.

Das Recht, Kaufmannsgut zu laden, repräsentierte einen bedeutenden Wert. Es war darum, wenigstens in der Port Thusis, die sich als private Transportgenossenschaft organisiert hatte, grundsätzlich verkäuflich, wie etwa ein Alprecht. Indessen durfte es, wie dieses, nicht außerhalb der Nachbarschaft oder des Tales verkauft werden. Die gleiche Bestimmung treffen wir für die Leventina und in Urseren. Der Viamalabrief sagt darüber: „Wir haben öch mit lutern Worten gemacht vnd gesetzt, Das Enkeinner, So In diser Rode begriffen vnd gehörig ist, weder einer noch mer Sin rod nit Ensoll noch Enmag weder versetzen noch verkouffen, vßwendig der gantzen vnd gemeinen rode. ... welte deheiner dar von stan, So sol er die rod gantzer vnd gemeiner Rod geben vnd sust niemand andrem."

Es bestand also ein Zugrecht der Port. Zog ein Rodgenosse außer Landes, so wurden ihm zwei Gulden vergütet. Kehrte er wieder zurück, so konnte er an der Rod wieder teilhaben, sofern er die zwei Gulden wieder erstattete und dazu die „Costung, so inzwischen vff die stras gegangen were".

Alle Jahre auf St. Jörgen, den 23. April, versammelten sich die Rodgenossen zur Besprechung der Portensangelegenheiten. An diesem Tag endete in der Regel auch der Termin für die Be-

---

[7] Ging aber das Gut verloren von mangels des Weges, vff welcher Port es were, so haftet dafür die Port gemäß Portenbeschluß. Portenbuch S. 14. — Die Haftung der Gemeinden für Schaden aus mangelhaftem Wegunterhalt war auch ganz allgemein in der Landesreforma von 1684 niedergelegt.

zahlung des Bruchgeldes über den Berg[8]. Diese Versammlung hatte u. a. zu prüfen, ob die Trostung in Ordnung war. Wenn einer oder mehr die Trostung nicht genugsamlichen gegeben, so sollte er so lang von der Rod stan, bis er seiner Pflicht nachkam.

Ferner hatten die Rodgenossen das Amt des Teilers und des Fürleiters zu besetzen „nach nutz vnd fug nach vnserm besten verstan, Das wier alle mit sampt den koufluten vnd den furluten er, nutz vnd frommen haben mugen". Der Teiler hatte den Rodleuten der Reihe nach die Ware zuzuweisen, sie wenn es nötig war aufzubieten und den Frachtlohn auszuzahlen. Er hatte dafür zu sorgen, daß die Kaufmannsgüter rechtzeitig spediert wurden, daß keine Stockungen eintraten. Ihm unterstanden wohl auch die Schadensfälle. Der Fürleiter zog die Weggebühr (Fuhrleite, Bruchgeld) ein. Er hatte dafür zu sorgen, daß keine Güter im geheimen geferket wurden. Ihm oblag auch die Aufsicht über die Straßen.

Nach dem Viamalabrief könnte man meinen, daß die Port einfach die Vereinigung der am Warentransport beteiligten Personen sei. Tatsächlich hat die Port Thusis noch 1664 behauptet, sie sei keine gemeine Port mit öffentlichrechtlichem Charakter, sondern nur particolar Personen, aber fürleiteberechtigt. Mit Recht erklärten die fünf übrigen Porten und das Portengericht, entweder solle Thusis auf seine Portenrechte verzichten, oder aber es müsse auch die Verpflichtungen und damit die Kaution leisten; übrigens sei Thusis immer als Port angesehen worden. (Portenbeschluß vom 8. Juni 1665.) Unter Port, abgeleitet von portare, verstand man die organisatorische Verbindung von Nachbarschaften einer Talschaft oder einer Gerichtsgemeinde zum Zwecke des Transportes von Kaufmannsgütern, wobei es für den Moment gleichgültig sein kann, ob sie aus der auf lokaler Basis beruhenden Genossenschaft der mit Transport- und Geleitfronden belasteten Bauern entstand, oder ob sie sich aus der ursprünglich privatrechtlichen Organisation der Säumer und Rodgenossen entwickelte, wie das für Thusis unzweifelhaft der Fall ist. Die Port Schams deckt sich mit der Landschaft Schams, ist eine Seite des Gerichts Schams, wird doch die Fürleite während vieler Jahre an der Landsgemeinde verpachtet und der Erlös geht in die Landschaftskasse. Das gleiche gilt

---

[8] Von St. Micheli 30. Sept. bis St. Jürgen 23. April, evt. solange es nötig war zu „wägen", wurde ein besonderes Bruchgeld, Weggeld erhoben sowohl für den Splügen als für den Bernhardin.

für die Port Rheinwald, wo die Fürleite ebenfalls von der Landschaft verpachtet wurde. Die Port setzt sich hier von jeher aus den Landschaftsbürgern zusammen, die eigenen „Tisch und Licht" unterhalten. Den Portensgenossen allein steht das Recht zu, die Güter, die auf die Rod gehen, von einer Port zur andern zu transportieren, während die durchgehenden Transporte, sogenannte Strackfuhren — heute würde man sagen Eilgüter —, auch von Nichtportensgenossen, von den Beisässen besorgt werden konnten. In Chur bildeten die fuhrtreibenden Bürger eine von der Stadtobrigkeit anerkannte und privilegierte organisierte Gesellschaft, deren Präsident von Amtes wegen der jeweilige Oberzunftmeister der Schmiede war.

Die Porten besaßen nicht rechtlich, aber tatsächlich das Transportmonopol, das Laderecht. Diesem Recht stand die Ladepflicht gegenüber. Die Porten allein durften Rodgüter führen, sie waren dazu verpflichtet das ganze Jahr, bei guter und schlechter Witterung, vorbehalten Gottes Gewalt und Herren Zwang. Und drittens oblag ihnen die Pflicht, Weg und Steg zu unterhalten, wofür sie ein Weggeld, die Fürleiti, erheben dürfen.

Im Jahre 1439 gab es auf der unteren Straße noch keine Rod und keine Fuhrleite. Der Warentransport war also noch nicht organisiert. Ob beim Durchbruch der Viamala die übrigen Porten bestanden, läßt sich nicht feststellen. Der Passus im Viamalabrief „durch Ere nutz vnd frommen willen gemeiner Landen der porten" läßt den Schluß zu, daß Schams, Rheinwald, Misox und Jakobstal sich bereits als Porten organisiert hatten. Wenn das nicht der Fall gewesen sein sollte, so gab der Viamalabrief sicher den Anstoß dazu, wobei noch die Port Rhäzüns (½ Cazis und ½ Rhäzüns) dazukam, so daß wir in der Folge mit sechs Porten zu tun haben, die sich gegen Ende des 15. Jahrhunderts zum Verband gemeiner sächs Porten zusammenschlossen, wie auch die vier Porten der oberen Straße einen solchen Verband bildeten.

Über Organisation und Tätigkeit der sechs Porten geben die Portenabschiede aus der Zeit von 1552—1663 einläßlich Auskunft. Es ist darüber ein sehr gut geführtes Portenbuch erhalten, aus dem manche interessante Einzelheit mitzuteilen wäre. Doch würde das zu weit führen; es gibt sich vielleicht später Gelegenheit, die eigentliche Transportorganisation zu behandeln. Für heute wollen wir nur noch eine Frage streifen, diejenige über die Bauart und den Zustand der Straße.

Man ist gewohnt, die alten Straßen sowohl am Splügen als am Septimer den Römern zuzuschreiben, ja überhaupt alle Reste von gepflasterten Straßen als Römerstraßen zu bezeichnen. Nun haben sich aber von den belegten Römerstraßen über den Großen Sankt Bernhard nur ganz geringe Reste bis auf den heutigen Tag erhalten. Neben dem prächtigen Meilenstein in der Kirchhofmauer von Bourg St. Pierre im Wallis ist von Bedeutung nur mehr ein auf der Südseite des Passes erhaltenes, in den Fels geschnittenes Straßenstück von ca. 60 m Länge. Nun hat Herr Obering. Conrad südlich der Septimerpaßhöhe beim Sassello battuto ein gleiches charakteristisches Wegstück festgestellt und die Reste eines ältern Hospizes entdeckt. Ob es aus römischer Zeit stammt, wie auch das erwähnte Straßenstück, ist noch nicht sicher festgestellt. Sicher ist indessen, daß auf dem Septimer sich zwei verschiedene Straßenzüge nachweisen lassen. Der eine stammt von Castelmur aus dem Ende des 14. Jahrhunderts, der andere ist älter. Ob römisch, das ist die Frage.

Fast alle alten Straßen, auch Alpwege übrigens, sind nach römischer Art gepflastert, und es hält außerordentlich schwer, aus den heute noch erhaltenen Resten Schlüsse über ihren Erbauer zu ziehen. Die schön angelegten Kehren am Splügenpaß sind ziemlich verschieden von denen am Septimer, aber auch von denen am Bernhardin. Der Unterschied rührt zum Teil von natürlichen Verschiedenheiten her (Beschaffenheit der vorhandenen Steine und des Geländes), teils von den verschiedenen Erbauern, teils von der verschiedenen zeitlichen Anlage. Beim Bernhardin erkennt man sozusagen auf den ersten Blick verschiedene Wege, wie übrigens am Splügen auch, die ihrer Anlage und Bauart nach aus verschiedenen Zeitepochen stammen. Ihre Unterscheidung ist dadurch erschwert, weil Teile davon als Winterweg bis in die Gegenwart benutzt und wiederholt repariert wurden.

Was speziell die Splügenstraße anbelangt, so ist sie auf der Strecke unterhalb der Paßhöhe noch gut erhalten. Sie überwindet die Höhe von zirka 300 m auf einem schönen, nicht sehr steilen Weidhang in einem guten Dutzend Kehren, von denen eine Anzahl sehr schön angelegt sind. Die Breite schwankt zwischen 2 und 3 m im Durchschnitt, bleibt an einigen Stellen unter 2 m und steigt bis auf 3,40 m. Das Pflaster besteht aus großen, kleinen und mittleren, auf die schmale Kante gelegten Steinen, Tafeln und Blöcken mit Randsteinen auf der einen oder auf beiden Seiten. Die

Werkstücke sind nirgends so mächtig wie beim Septimer, dafür aber durchwegs besser erhalten, wohl weil das Gelände weniger stark abfällt. Bemerkenswert sind einmal einzelne Wasserdurchlässe und ziemlich häufig quer gelegte hervorragende Langsteine, die dem gleichen Zweck dienten, aber auch das Pflaster festhielten. Endlich sind Radspuren im Pflaster und in der via roccia, im Felsen, erkennbar. Einzigartig sind die gepflasterten Ausweichstellen von 4—5 m Länge, wobei in einigen Fällen sich die Randsteine nicht berühren.

Die alten Straßen waren nach den heutigen Begriffen sehr schlecht, schmal, steinig, mit oft scharfen Gegensteigungen. Selbst an exponierten Stellen fehlte oft die Brustwehr. Der Transport erfolgte in der Hauptsache durch Saumrosse, doch wurden auch schmale Wagen und Schlitten verwendet.

Dr. Oswald vertritt in seiner Dissertation über „Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald" die Auffassung, daß die eigentlichen Bergstrecken und vor allem die Viamala für den Wagen nicht praktikabel gewesen seien. Keinesfalls sei vor 1823 der Wagenverkehr durchgehend gewesen. Vor allem die Viamala habe sicherlich nicht mit Wagen befahren werden können. Die Erwähnung von Wagen und Schlitten im Viamalabrief könne sich nur auf die Zufahrt von Chur nach Thusis beziehen. Die Weganlage in der Viamala, die erst 1738/39 durch die Erbauung der beiden Brücken umgangen wurde, klebte durch die ganze Schlucht, teilweise in den Fels eingehauen, an der linken Talwand. Das gehe auch aus der bekannten Beschreibung des Basler Ryf hervor, der 1599 schrieb, die Straße klebe wie ein Schwalbennest an einem Tramen und sei nicht breiter, denn daß ein Saumroß passieren könne. Er wolle lieber über den Gotthard zweimal als über den Splügen einmal reisen. Im Portenbuch heiße es ferner ausdrücklich, daß die „Wagner" die Rodgüter nicht in Thusis zurückbehalten dürften, um sie bekannten Schamser Säumern zu übergeben. Und schließlich werde Ende des 18. Jahrhunderts berichtet, daß ein Saumzug der Schamser mit ihren Rossen auf der Nollabrücke eingebrochen sei.

Trotzdem auch Tscharner in seinem Aufsatz über das Transitwesen im „Neuen Sammler" 1807 S. 314 bemerkt, die untere Straße sei nur bis Thusis fahrbar und von da an nur saumbar, bin ich anderer Meinung, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Viamalabrief spricht ausdrücklich vom Verkehr mit weg-

nen und schlitten, mit ochsen und Rossen, was sich logischerweise auch auf den Transport durch die Viamala bezieht.

2. Anno 1554 vereinbaren die sechs Porten mit dem Vogt zu Reichenau, daß die von Thusis und Schams von jedem Saum Kaufmannsgut, das über die Brücke gehe, „es sige uf Wegen oder schlitten", 2 Pfennig zahlen müssen. Daß die Schamser alle ihre Fuhr in Thusis auf Saumrosse umgeladen hätten, ist wenig glaubhaft.

3. Besonders schlecht war zeitweise der Rongeller Stutz. Schuld daran sollen die Thusner gewesen sein, die, wie Podestà Salis-Marschlins 1759 in einem Inspektionsbericht schreibt, absichtlich große Steine in den Weg warfen, um die Schamser zu verhindern, denselben mit ihren Wägelchen zu durchfahren.

4. Pfr. Mattli Conrad in Andeer berichtet im „Sammler" 1808 S. 64, daß die Schamser vor 20—30 Jahren Zugochsen für den Transport verwendeten, was rentabler war. Vermutlich erschien aber der Unterhalt der Wagen auf der unbequemen Straße zu kostspielig; man fand den täglichen Erwerb mit Saumpferden leichter und größer und stellte daher die Ochsen ab, zum eigenen Schaden, was man zwar jetzt empfinde, aber doch nicht verbessere.

5. Sowohl auf der Splügenstraße als auf dem Bernhardin sind deutliche Radspuren im Pflaster zu erkennen, und die verschiedenen planmäßig angelegten Ausweichstellen sprechen ebenfalls für die Verwendung von Wagen.

6. In den Urkunden ist wiederholt die Rede von Wagnern und Schlitten. Besonders über den Berg bediente man sich ohne Zweifel des Schlittens sehr stark. Im Winter sind auch schlechte Straßen mit dem Schlitten befahrbar, der überdies für Mann und Roß weniger mühsam ist als die Saumlast. Die Septimerstraße konnte mit kleinen Wagen bis zu 40 Rupp 6½—7 einfache Zentner befahren werden. Da der Warenverkehr auf der untern Straße bedeutend größer war — in einem Memorial der sechs Porten wurde erklärt, daß auf der unteren Straße vier bis fünf Stücke geführt werden gegen ein Stück auf der oberen Straße —, ist es kaum denkbar, daß er nur mit Saumpferden bewältigt werden konnte. Gewiß wurde ein großer, wahrscheinlich der größte Teil der Güter gesäumt, besonders über den Berg und im Eilverkehr — es ist stets die Rede von Stracksäumern, aber nie von Strackfuhrleuten, dagegen von Rodfuhrleuten —, aber der Transport auf Wagen, insbesondere aber auf Schlitten war zweifellos von erheb-

licher Bedeutung. Sonst hätten Splügen und Bernhardin die Konkurrenz des Septimers auf die Dauer nicht aushalten und eine Vorzugsstellung erringen können, die erst durch die Transitordnung von 1835 aufgehoben wurde.

Diese unsere Auffassung wird bestätigt durch ein von einem österreichischen Offizier verfaßtes militärisches Gutachten von *1799* über die Verteidigung Graubündens, welches sich auch über die Beschaffenheit der Wege in Graubünden ausspricht und auf das uns Prof. Pieth in freundlicher Weise aufmerksam machte. Darin heißt es, daß der Weg durch die Viamala zwar eben, aber sehr schmal und sehr gefährlich sei. An einigen Orten sei er mit Geländern und Mauern versehen. Um mit Wagen von unserm (österreichischem) Geleise ohne Anstand passieren zu können, müßte er an einigen Stellen erweitert werden, besonders da, wo Kehren sind. Ferner ragen hie und da Felsenstücke über den Weg hin oder ragen so weit hervor, daß man mit einem hochgepackten Wagen nicht durch könnte. Es müßten daher die Deckel von unsern Munitionskarren abgenommen werden, wenn man mit solchen diesen Weg fahren wollte. ... *Die Bauern und der Mailänder Bote, der von Splügen her diesen Weg nimmt, bedienen sich schmaler viereckiger leichter Wagen, die sie nur mit einem Pferd bespannen und nicht sehr belasten.* Für diese ist der Weg durchaus praktikabel. Die zwei steinernen Brücken in der Viamala selbst sowie jene unweit Zillis sind in gutem Stande. (Gesammelte Bemerkungen auf einer in Graubünden unternommenen militärischen Reise 1799 im Kriegsarchiv in Wien. Abschrift in der Kantonsbibliothek.)

Und nun noch einige Stellen aus den recht zahlreichen und oft interessanten Reiseberichten aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert. Neben Klagen über die schlechten Straßen und die mangelhaften Unterkunftsverhältnisse finden sich auch günstige Zeugnisse. Der Zürcher Fries mußte im Jahre 1545 in Campodolcino in einem Hühnerstall uff den Sedlen übernachten, erhielt zum Nachtmahl nur ein suppen, dazu aber gut win, und der venezianische Gesandte Padovino klagte 1608 über einen mühsamen Ritt bei tiefem Schnee über den Splügen und schlechte Verpflegung. „Wir erquickten uns mit dem, so wir da fundend, nämlich Brot, Käs und geringen wyn, anders habend wir da nicht zu verhoffen.“ Ein Bericht eines Engländers aus dem gleichen Jahr bemerkt, daß der Weg zwar äußerst steinig und rauh sei, daß aber die Wanderer nirgends in der ganzen Christenheit mit größerer Sicherheit reisen als hier.

Der englische Bischof Gilbert Burnet schreibt 1686 u. a.: „Von Chur kamen wir nach Tossane [Thusis] und von da über den Weg, der mit Recht Via Mala genannt wird. Er führt durch eine Schlucht zwischen zwei Felswänden, durch die der Rhein fließt, aber auf einem großen Teil des Weges in unsichtbarer Tiefe. Der Weg ist an einigen Stellen in der Mitte der Felswand ausgehauen, und an mehreren Stellen, wo ein Weg wegen der Steilheit der Felswand nicht ausgehauen werden konnte, sind Balken in diese hineingetrieben, über deren herausragende Teile Bretter und Erde gelegt sind. Dieser Weg dauert eine Stunde; nachher folgt für zwei Stunden ein guter Weg, und wir kamen durch zwei beträchtliche Dörfer [Zillis und Andeer], in denen man gute Unterkunft findet. Der weitere Weg [Rofla) gestaltet sich zwei Stunden lang schrecklich, fast so schlecht wie die Via Mala; dann folgt wieder während einer Stunde ein guter Weg nach Splügen, einem großen Dorf von mehr als zweihundert Häusern, die gut gebaut sind und deren Bewohner alle in behaglichem Wohlstand zu leben scheinen, obschon sie keine Art von Kulturland, außer wenig Wiesengrund in der Nähe, besitzen. Hier befindet sich die letzte protestantische Kirche, die wir auf unserem Wege trafen, sie war damals gut dotiert, denn die Besoldung des Pfarrers betrug nahezu zweihundert Kronen. Die Leute dieses Dorfes vermitteln den Saumverkehr zwischen Italien und Deutschland. Es herrscht hier ein beständiges Kommen und Gehen. Die Leute erzählten, daß in der Regel Tag für Tag 100 Pferde dieses Städtchen durchschreiten und über *500* Lastpferde demselben gehören. Von diesem Ort kamen wir nach dreistündigem Anstieg zu der Höhe, wo ein großes Wirtshaus sich befindet. Hernach zeigte sich der Weg auf zwei Stunden hin leidlich gut, für zwei weitere Stunden senkt er sich beständig und ist meistenteils so steil, wie wenn man die ganze Zeit auf einer Treppe absteigen würde [Cardinell]. Am Fuße dieser Wand breitet sich ein kleiner Ort, Campo dolcino genannt, aus. Hier fühlten wir uns in Italien, sowohl wegen des großen Unterschiedes im Klima, als auch wegen der Zahl der Bettler. Hier trifft nämlich das Gegenteil von dem ein, was man erwartet, d. h. die reichste Gegend von Europa, Italien, ist voll von Bettlern, während Graubünden, das doch zu den ärmsten Staaten gehört, gar keine Bettler hat."

Den Beschluß mag folgende bemerkenswerte Notiz des bereits erwähnten Zürcher Arztes J. J. Scheuchzer aus dem Jahre 1703

machen. Er schildert den Weg von Splügen zur Paßhöhe, der im Winter durch hohe Stangen — die Bündner nennen sie Stazas — markiert werde, und schreibt dann: „Hier muß ich im Vorbeigang den Fleiß der Pündtner in Ausbesserung der Straßen rühmen, denn sie unterhalten die gefährlichsten Wege sowol im Sommer als im Winter mit großer Arbeit und Unkosten offen; mangelt etwas, so ersetzen sie es, und so etwas eingefallen oder verdeckt worden, so stellen sie es alsobald wieder her, den Schnee zertreten sie und das Eis brechen sie."

Beilage.

Viamalabrief vom 25. April 1473.

Wir Jörg, Grafe von Wêrdemberg, Sangasa, Herr zů Ortenstein und am Heinzenberg unnd wir die nachpurschaften der dryen dörffer zů Tusis, Katz unnd Mazein Bekennend, vergêhend unnd thůnd kund allermênigklichen für uns unnd für alle unser Erben unnd nachkommen, das wier mit rat, willen, wissen und erlopnusse des gantzen unnd gemeinen lands Tumlêschg, hie dis halben dess Rins Tusis und Katz halben und mit einandern under rêdet, bedacht unnd angenommen haben zů lob gott dem allmêchtigen, och durch Ere, nutz und frommen willen gemeiner landen der porten, och der kouflüten, fremder und heimscher, dennen so denn sölich Strassen zů bruchende not ist, die richstras und den wêg enzwüschend Tusis und Schams, So man nempt Fyamala zů howen, uffzůrichten und ze machen, damit ein Jeder fromm mann, frömde und heimsche person, kouflüt oder ander mit Ierem libe und gůt dester bas sicher und frye wandren hin In und har uß ungefarlichen und haben zů sölichem Ein Jeden, so in unserm lande Seßhaft ist, ob Jemand Sölichs begêrt hat, gewelt kommen lassen uff Sölich vorm und gestalt, wie hernach mêldet und von stuk zů stuk geschriben ist, dem ist also:

Das wier die Fyamala und den wêg enzwüschend Tusis und Schams haben lassen howen und machen uff unsern Costung So denn wier mit Etlicher hilffe, Stür unnd rat, So die von Schams, Rinwald, Clêffêrtal und Masogsertal uns gestürt und gethan haben, wier Schwarlichen mit grossem gelt und gůt ußgegäben unnd erlitten haben mitsampt andrer grosser arbeit und müy, personlich mit unserm lib und gůt, daran vorhin lang zit bezwungenlich gotz gewalts halben, geprucht und verzert haben und noch alle zyt hinfür thun müssen täglichen. Unnd sind dis die persona zů Tusis, Katz und Mazain, So in der Rode begriffen sind: Als ersten Riget Damö, Gory, Hensly Gantabein, Dumênig, Michêlschmid, Hensly Stäger, Casper Tila, Heinrich Gantabein, Hans Hermann, Cristen Graß, Peterman Graß, Heiny Täster, Albert Schnider, Schnupfer, Ůrich Saly und Elsy Sin hußfrow, bedy ein rod, Ůrich Gantabein, Clauß Tschona, Jakob Tschona, Pedrut Hans Ůrich, Ůrich

Kürßner, Bastian Gantabein, Andrês Schnider, Peter Bargêller, Junkher Andrês Nuttschona, Elschutta Moryzy, Risch Varrett, Grosmênisch, Lorêntz Gantabein, Pedrut Seila. Item zů Mazein Risch von Mulin, Caspar von Mulin, Thöny Mastral, Jörig Rigett, Cristoffêl und Schimun Rigetten, beid ein Rod, Jann Riget, Peter Rigett, Jakob Mastral, Nutt Baselga, Jan Anthöny, Jan Pitschen Gaschimun, Janut Janigg, Andres und Jann Janiggen, beid ein Rod, Claus Baselga. Item zů Katz Hans Rupp, Nuttin von Valleina, Janut von Falleina und Anna Tschöry, Sin Ewib, bede ein Rod, Jöry Marugk, Hansemann, Jan von Rafrew, Thöny Wilhelm, Vallentin Tafaser. Mitt sölicher bescheidenheit, das wier obgenanten alle, So in der Rod begriffen sind und unser erben und nachkommen das koufmansgůt fürn und verggen söllen und mugen, es sye rodgůt oder ander fürleit gůt jn sölicher vorm und wyse, das wier mitsampt den kouflüten des nutz, ere und frommen haben mügen, wie denn billich Erber und recht biß je von altem wêsen daher gewonlich gewêsen ist ze guten trüwen ungefarlich, Nun sölich koufmansgůt zů vertigen und nachzekommen, wie obbegriffen ist, haben wier alle und ain jeder, so jnn diser rod begriffen ist, vertröst und trostung gegêben als vil als umb fünfzig Rinischer guldin, also ob sach wêre, da vor gott allzyt sin welle, das einer oder mer einem koufmann sin gůt verfalte oder sust zů schaden brecht mit verwaren läßlichen dingen der ochsen, der rossen mit wêgnen, mit schlitten oder mit knêchten oder sust mit andren sachen, das sich Sölichs durch ware kuntsame darlegen möcht der oder die sullen denn schuldig sin einem koufmann sin Costen und schaden abzetragen uß den obgeschribnen fünfzig rinschen guldin, so denn ein jeder darumb ze trostung gesetzt haut als obmêlt allwegen nach rêcht und gerichts erkantnusse, alles getrulich unnd ungefarlich, öch zů aller zyt gotz gewalt und hern not vorbehalten jn allen Stuken und artiklen.

Es ist öch namlichen vestenklich berett und geordniert worden, es beschehe also das deheiner, so in der rod begriffen ist uß em land ziehen welte und über etlich zyt wider harjnne hußhablichen welt sin und wêrden und die rod widerumb an sich nemen welte, das soll im ze thun nitt abgeschlagen sin mit sölichem bescheide, das er die zwen guldin widerumb der Rod gêbe und antwurt, ob man jms hinus gegäben hette und ob Costung uff die stras gegangen wêre, sölich wyle als êr uß gewêsen wer, sol er nach anzal sin teil öch darlegen.

Wier haben och mit lutern worten gemacht und gesetzt, das enkeiner, so in diser Rode begriffen und gehörig ist weder einer noch mer, sin rod nit ensoll noch enmag weder versetzen noch verkouffen ußwendig der gantzen und gemeinen rode.

Item es ist öch clarlichen gesetzt und berett worden, ob deheiner, einer oder mer, so jn diser obgenampten rode begriffen und genant ist, als umb die fünfzig rinisch guldin, wie obvermêlt ist, ze vertrösten nit gnugsamlichen trostung geben wölte, so sol er etlich wil und zyt von der Rod stan und ist jm vorbehalten in die Rod widerumb zu kommen lassen, wenn er die trostung setzen mag als ein andrer, der jn der rod begriffen ist.

Wir obgenanten alle, so in diser rode begriffen und unser erben unnd nachkomen haben och gesetzt und gemacht, das also das enkeiner sin rod nit ensoll noch enmag enkeinem noch niemand weder versetzen verpfenden noch verkouffen sunder welte deheiner darvon stan, so sol er die rod gantzer und gemeiner Rod gêben und sust niemand andrem jn enkein wyse noch form.

Wir obgenanten, alle unser Erben und nachkommen, so jn diser Rode begriffen unnd gewant sind, sullen und wellen alle Jar und jedes besunder uff Sant Jörgen tag ungefarlichen uns zůsammenfügen und sullen denn under uns sêlbs schowen und erfaren, ob jemand, einer oder mer, die obgemêlt trostung nit gnůgsamlichen gêben und thůn möcht, so sol er aber von der rod stan biß er die trostung, wie obmêlt, gêben mag.

Wir sullen öch alle und jedes Jars uff den obgenanten Sant Jergen das teiler und fürleiterampt besetzen und verlihen nach nutz und füg nach unserm besten verstan, das wier alle mitsampt den kouflüten und den fůrlüten er, nutz und frommen haben mügen. Item wier sullen öch mer uff den obgenanten tag der rod frommen, nutz und ere in allen Stuken und artiklen für uns nemen, betrachten und fürdren, das jedermann, frömdem und haimschem, widervarn muge der stras und fůr halben, was billich und erber sye ungefarlichen.

Unnd ist mer beret und gemacht worden, welcher der wêre, under uns obgenanten allen, so in der rod verschriben sind, es wêr einer oder mer, der begêrte von der rod zů stan sines gůten fryen willen und die rod nit mer haben welte, so sollen die andern rodmaister jm zwen guldin rinisch gêben und soll êr sich sêlbs für sich und all sin Erben und nachkommen der rode zu ewigen zyten niemer mer annêmen, behêlffen noch berüffen sunder jn die rod niemer mer kommen lassen.

Unnd hiermit das dis obgeschriben uffrêcht redlich unnd ewig verbunden Rode und gemêcht untzerbrochen gehalten und gestrakt nachgegangen wêrd und belibe von uns obgenanten allen, so jn diser Rode begriffen und verschriben sind zů ewiger gezügnuß und Sicherheit haben wier obgemêlter Jörg, Grave etc. durch êrnstlicher pitt willen dern obgenanten dryer Dörffer nachpurschafft Tusis, Catz und Mazein unser eigen Insigel thůn henken an disen briefe, doch uns, unsern Erben und nachkommen unschedlichen. Unnd noch zu merer Sicherheit unnd gezügnuß haben aber wier obgenanten alle, so jn der berürten Rode verwant und bedacht sind öch gebetten und erbêtten den vesten Junkherrn Joachim von Castelmur, an der zyt vogt zů Fürstnow, das er sin sigêl im und sinen Erben unschedlich och gehenkt haut nach dez gedachten Jörgen, Grafen von Wêrdenberg, Sangans, Herr zů Ortenstein unnd am Heinzenberg etc. unsers gnêdigen hern an disen briefe. Der gêben ist unnd dise rod uffgericht, gemacht unnd verbunden ward Im Jar, do man zalt von gottes unsers lieben hern gepurt Tusend vierhundert Sybenzig unnd darnach im dritten zů Sant Jörgen dez lieben Heligen unnd Ritters tag.

[Original Pergament. Siegel fehlen. Größe 59 : 39 cm. — Gemeindearchiv Thusis Urk. Nr. 3.]