

Die Zollbrücken über Landquart und Rhein

Autor(en): **Meng, J.U.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **12 (1970)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-971774>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Zollbrücken über Landquart und Rhein

Von J. U. Meng

Oberrätien und später Graubünden waren zu allen Zeiten ein Paßland. Ausgedehnter Personen- und Warenverkehr nahm den langen Weg durch die Flußtäler aus deutschem und helvetischem Raum herauf, über die bündnerischen Alpenpässe hinüber und hinunter ins welsche Land. Es waren beschwerliche Wege, die dorthin führten. In den tiefer gelegenen Flußtälern war man gezwungen, gefährliche Sümpfe zu umgehen oder den unberechenbaren Wildbächen und Rufen, aus Töbeln und Rinnen hervorbrechend, auszuweichen.

Beidseits der Wasserscheide mußten große Wegstrecken bald an steilen Lawinhängen, bald durch Schluchten und Klusen erstellt und gesichert werden.

Derartige Hindernisse für einen flüssigen Verkehr fanden sich auch im Abschnitt zwischen Chur und der nördlichen Landesgrenze. Im Rheintal bildete vor allem die wilde, wasserreiche Landquart eine gefürchtete Verkehrschanke. Von ihrem Austritt aus der Klus weg hatte der Prättigauer Talfluß im Laufe der Jahrtausende einen mächtigen Schuttkegel abgelagert, über den der Abfluß nach dem Rhein je nach Niederschlagsverhältnissen und Jahreszeit oft in kurzen Intervallen sich grundlegend änderte, so daß die Überquerung dieses kilometerbreiten Fächers mit größten Schwierigkeiten verbunden war oder gar unmöglich wurde.

Die günstigsten Voraussetzungen für die Überquerung des Gewässers boten sich bei dessen Austritt aus der Schlucht beim Felsenbach. Schon früh im Mittelalter ist dort eine

Brücke über die Landquart urkundlich belegt. Kaiser Otto I. schenkte nämlich dem Bistum um 967 unter der Regentschaft von Bischof Hartbert von Chur neben anderem den Brückenzoll an der Landquart. Es kann sich dabei nur um die Schloßbrücke gehandelt haben, denn der ganze talwärts liegende Flußlauf war für den Verkehr noch unpassierbar.

Zur Zeit der Toggenburgischen Herrschaft über Maienfeld (1337—1436) bestand der spätere «Brandiszoll» auf der Luzisteig noch nicht. Die Waren mußten erst an der Landquart verzollt werden. Nach einem Dokument des Churer Stadtarchivs vom 23. Juli 1459 sollen die Grafen von Toggenburg als Territorialherren von einem Kaiser den Auftrag zum Brückenbau an der untern Landquart beim heutigen Karlihof und damit auch den Brückenzoll erhalten haben. Der bezügliche Vermerk lautet, *Dietegen von Marmels habe «in offnem gricht» erklärt, «dz der Zoll zu Meyenfeld als an der Landquart von einem keyser dem von Tockenburg sel. geben und gefreyet seye, um solichen, dz der von Tockenburg ein bruckh machen solte, über die Landquart umb des willens, dz die bilger, die Kaufleut und andre leut mit ihrem leib und guet sicher wandlen mögendt.»* Damit ist wohl die Bauherrschaft für die Obere Zollbruck genannt, nicht aber das Erstellungsjahr. Dies dürfte am Ende des 14. oder zu Anfang des 15. Jahrhunderts liegen.

Die Brücke bestand aus Holz und führte nach einer Abbildung vom Jahr 1629 als offene Konstruktion mit schmaler Fahrbahn,

auf mehreren Jöchern gelagert, über den Fluß.

Zum Schutze der beidseitigen «Anstreb» (Zufahrten) wurden parallel zum Wasserlauf hölzerne, mit Steinen gefüllte Wuhrkasten errichtet. Das Bauwerk war immer wieder der Zerstörung durch Hochwasserfluten ausgesetzt und mußte deshalb öfters ausgebessert oder neu errichtet werden.

Nach dem Ableben des letzten Grafen von Toggenburg um 1436 kam der Brückenzoll wieder in bischöflichen Besitz. Er wurde wiederholt als Erblehen an Private vergeben.

Hans Keyser, der Chronist von Zizers, erzählt in seinen interessanten Aufzeichnungen, die die Zeit von 1580 bis 1650 umfassen, unter anderem über seine Tätigkeit als Erblehenspächter an der Oberrn Zollbruck. Der Genannte war ein Urenkel des Erbauers der Tardisbrücke, Metardus Heinzenberg, von dem wir in anderem Zusammenhang noch hören werden.

Die Nachkommen dieses «Tardy» werden nicht bloß als Besitzer und Zöllner der Unterrn Zollbruck genannt, einige derselben waren auch Erblehensträger der Oberrn Zollbruck. Hiezu berichtet Hans Keyser, daß sein Oheim Abraham Gantner, Enkel des Tardy, nicht bloß die weitherum bekannte Mühle auf dem Igiser Ried «ein sömliche Gewärbenschaft und Kaufmannschaft nit mögen verrichten, dan er hat' die Landquartbruck auch in seinem Gewalt, und dasselbige Haus (Zollhaus) hat er von Grund auf neu erbauen anno 1582», wie dann die Jahreszahl am Hause ausweist. Nach dem Ableben des Abraham Gantner ging sein Besitz, da er kinderlos starb, an seine Geschwister bzw. deren Erben über. So fiel der Mutter des Chronisten die Landquartbruck mit einem ausgedehnten Grundbesitz zu. Sie war von 1601 bis zu ihrem Tode 1614 im Besitze des Erblehens. Erst 22jährig trat Hans Keyser als Erblehenspächter an ihre Stelle. Zwei Jahre später wurde der Lehensvertrag zwischen Bischof Johannes und ihm erneuert und auf 30 Jahre Dauer begrenzt.

Der neue Zollpächter scheint in der Folge an Brücke, Haus und Stall viel «erbessert und verbuen» zu haben. Er berichtet hierüber:

«Mitletzeit war der Bühel, wo jetzt der under Wingert ist, ein ganz unnützer Rain von Holderstuden und Dörnen, das kein Gulden nutz geben und sither es mir zun Ziten bis 3 oder 4 Fuder Win geben hat, und trägt ein gar guter Win. Hab auch ein neuen Torkel neben dem Stadel gebuwet und den Stall, wie er jetzt ist neu gemacht. Item versorget ich die Brugg, wo es notnöthen war neue Bruckstühl und das alles von gutem, starken eichen holz. Das grosse und lange Wuhr besserte ich mit neuen Kasten aus.

Anno 1624 baute ich eine gar schöne und gute Sagen (Brettersäge) nächst dem Zollhaus, aber sie stand nicht lange, dan im Brachmonat Anno 1625 kam ein mächtige grosse Wassergüsse (Hochwasser) und brach mir in dem langen Wuhr in der Mitte durch, und es rann die ganze Landquart etlich Tage neben dem Haus (zwischen Zollhaus und Brücke) hinab und nahm mir diese Sagen also ganz hinweg und trug sie bis halben Wäg an den Rhein also ufrecht, daß sie nie umfiel oder zerbrach. Da darnach ließ ich sie herauf setzen schier zu oberst dem langen Wuhr, wo sie jetzt noch steht.»

Mit der Zollpacht an der Landquartbruck war eine ausgedehnte Ökonomie verbunden. Keyser erzählt darüber: «Ich hat auch eine gewaltige Wirttschaft samt dem Zoll und handelte auch sonst, es sey mit Win, Salz unnd Korn, so ich den Margadentern hab geben, oder auch sonst andern leuten, dan zur selben Zeit war gut handeln, es hat ein jeder Bauersmann ziemlich Geld im Seckel, dan es konte ein jeder Geld gewinnen, wer nit zu faul und hinläßlich war.»

Die ersten Jahre Keyzers Erbpacht fiel in die Zeit der Invasion der österreichischen Heere, während der die Zollbrücke und die verschiedenen dazu gehörenden Gebäude sehr oft besetzt wurden. Da der Chronist für seinen Oheim Burgauer auch die «Riedmühle», das bedeutendste Unternehmen dieser Art im ganzen Rheintal, betreiben mußte, wurde er durch die Einquartierung an der Zollbruck schwer geschädigt. Er berichtet hierüber: «An der Brugg waren allzeit die Ställe voll Rüter Roß,

dann ich hatte schon alles eingeheuet klan, und war mehr dan 100 Fuder Heu auf dem Stadel, das wann ich hätte können daheim bleiben, hätte ich in die 1000 Fl. können aus dem Heu lösen. Und diweil ich auf dem Ried war, mußte ich 2 oder 3 amptsleut haben, welche man Salwe Guarda Nambset, damit ich vorm Gewalt geschirmet möchte seyn. In dem war einer von Meyenfeld mit Namen Josep Adank, welcher mir wohl bekannt, dem verließ (verlieh) ich die Brugg, jedoch behielt ich vor die Oberstuben und mehr Gemächer, damit wan ich auf der Mühle gezehret hätte, daß ich auch an der Brugg Behausung hätte.»

Daß die Obere Zollbruck in jenen Jahren der Besetzung durch österreichisches Kriegsvolk und der Kämpfe in der Herrschaft und an der Molinära auch militärisch eine große Bedeutung hatte, ist wohl leicht verständlich, war sie doch der einzige Übergang über den Fluß zwischen dem Valzeinerberg und dem Rhein. Auch während den später folgenden Bündnerwirren war sie jahrelang ein viel umstrittener Durchgang, der von fremden und bündnerischen Truppen fast dauernd benützt wurde. In unmittelbarer Nähe der Landquartbrücke entstanden anfangs der dreißiger Jahre des 17. Jahrhunderts die Stern- und die große Rheinschanze sowie das ausgedehnte Befestigungssystem der Rohanschanzen. Das Kriegsglück oder -unglück der verschiedenen Mächtegruppen wogte in mannigfaltigster Form und Gestalt über die eichenen Planken der Brücke, der wohl von Anfang an völkerverbindende Aufgaben zudedacht waren.

Während all den gefahrvollen Zeitläufen des Dreißigjährigen Krieges, dessen Wellenschlag öfters auch unser Land erreichte, diente die Obere Zollbrücke unter der Zollpacht des Hans Keyser also wirtschaftlichen und militärischen Zwecken. Seine Aufzeichnungen reichen bis ins Jahr 1650, ohne daß sie in ihrem Abschluß die Landquartbrücke oder das frühere Pachtverhältnis erwähnen. Nach dem mit Bischof Johannes um 1616 abgeschlossenen Vertrag wäre das Lehensverhältnis nach dreißigjähriger Dauer im Jahr 1646 abgelaufen

gewesen. Die Chronik enthält aber eine Eintragung, wonach Keyser anno 1645 den großen Roßstall «da so nebet dem Torkel gegen Igis ist», und im folgenden Jahr den Kühstall von Grund auf «buwen» ließ. Es ist deshalb nicht anzunehmen, daß das Vertragsverhältnis terminmäßig seinen Abschluß fand, denn Keyser hätte sich wohl kaum im letzten Vertragsjahr noch mit großen Bauvorhaben an der «Brugg» eingehend befaßt. Andererseits schreibt er an anderer Stelle: «Anno 1643 im brachmonat zog ich ab der Landquartbruckh gen Zizers in das huß, so mein schwäher, Landamann Walther Descher sel. Anno 1600 gebauen.»

Wenn über die später folgenden Besitzes- oder Lehensverhältnisse, die Obere Zollbruck betreffend, auch keine zuverlässigen Unterlagen zur Verfügung stehen, so darf doch festgestellt werden, daß die «Zöllnerdynastie» aus der Nachkommenschaft des Brückenbauers am Rhein, des Metardus Heinzenberger, während drei Generationen mit dem Schicksal und der Geschichte der Oberrn Zollbruck von 1585 bis 1646 aufs engste verbunden war.

Im 18. Jahrhundert war der Transitverkehr durch Graubünden zufolge der schlechten Weg- und Straßenverhältnisse sowie der allgemeinen Verkehrsunsicherheit wegen in bedenklicher Weise zurückgegangen. Er sank zu Anfang des 18. Jahrhunderts von durchschnittlich 9000 jährlichen Saumlasten auf deren 1500 herunter. Es drohte für Graubünden die Gefahr, daß die großen Handelshäuser nord- und südwärts der Alpen und die Spediteure ihre Waren den bündnerischen Transportverbänden, den Porten, entzogen, um die Güter über den Gotthard oder über den Brenner zu lenken.

Da der damalige Straßenunterhalt den Transportverbänden und den Zöllnhabern oblag, sah sich der Bundestag genötigt, die Porten und den Bischof als Zöllnhaber an der Oberrn Zollbruck ultimativ aufzufordern, den Straßenverhältnissen durch die IV Dörfer ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken. Die Fuhrleute wurden sogar behördlich ermächtigt, da, wo die Straßen schlecht unterhalten

waren, über das offene Feld zu fahren. Ob zu jener Zeit der Zoll an der Landquartbrücke in ähnlicher Art wie früher in Form eines auf lange Sicht hin gültigen Vertrages an einen «privaten» Pächter überlassen wurde oder ob einer der staatlichen Zollpächter, wie Thomas Maßner, der Großkaufmann, oder der Envoyè Peter von Salis ihn innehatte, ist nicht ersichtlich. Es blieb der Brückenzoll an der Landquart auch nach dem Bau der «Deutschen Straße» von der Luzisteig durch das Rheintal, 1782—1786, ein wesentlicher Bestandteil der fiskalischen Einnahmen des jeweiligen Zollinhabers.

*Die Untere Zollbrücke oder
die Tardisbrücke genannt*

Es mutet einen heute sonderbar an, daß trotz dem Bestehen einer einträglichen Zollstätte an der Landquart, kaum ein Kilometer von dieser entfernt, neue Zollschränken errichtet wurden. Doch waren die durch die Drei Bünde beschlossenen Maßnahmen vom fiskalischen Standpunkt aus wohl gerechtfertigt.

Der gesamte Waren- und Personenverkehr in und aus der Richtung Walenstadt mußte unterhalb Maienfeld die Rheinfähre benutzen. Dieser Flußübergang war sehr alt und wird schon im Reichsurbar von 831 als Bestandteil des Königshofes Lupinis, wie Maienfeld auch benannt wurde, angeführt. Das Fährgeld war gleichbedeutend wie ein Brückenzoll und verteuerte die Warenpreise. Nach kurzer Fahrt unterlagen die nämlichen Transportgüter dem Zoll an der Landquart. Um diese zusätzlichen Belastungen der Kaufmannswaren zu umgehen, wurden im besondern im 15. Jahrhundert viele Transporte durch das Taminatal über den Kunkelspaß geleitet. Dadurch entgingen diese «wandernden Personen und rollenden Waren», wie es in den Urkunden heißt, den fiskalischen Einkünften der Drei Bünde und des Bischofs.

Erstere erteilten deshalb dem Ragazer Bürger Metardus Heinzenberger um 1529 die Bewilligung, auf seine Kosten wenige hundert Klafter unterhalb der Landquartmündung eine Brücke über den Rhein zu schlagen. Als

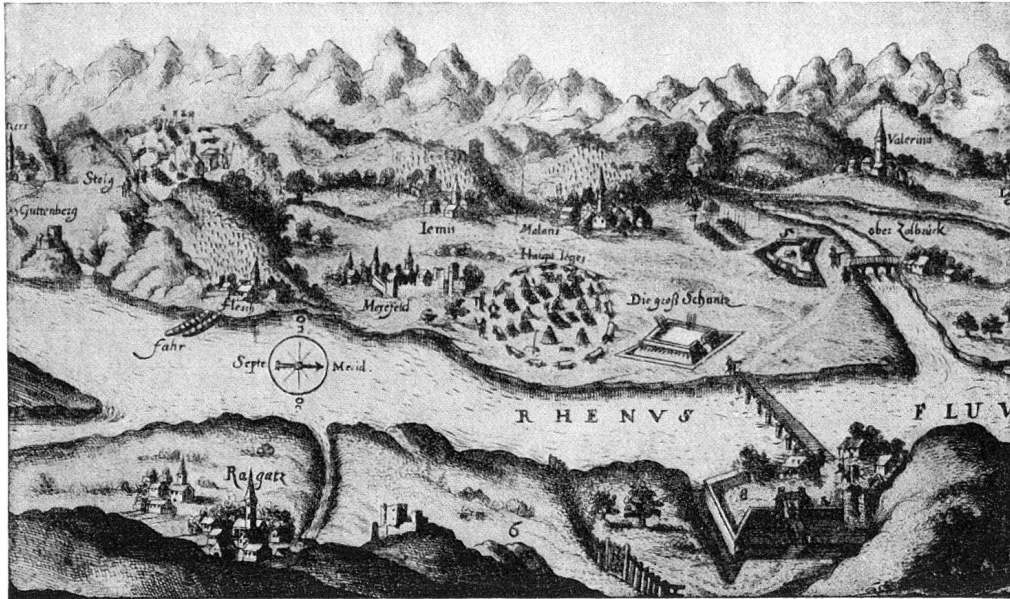
Gegenleistung wurde dem Erbauer das Recht, einen Brückenzoll für sämtliche passierenden Waren und Personen zu erheben, eingeräumt. Die Bünde zahlten ihm zusätzlich noch einen einmaligen Beitrag von 100 Rheinischen Gulden. Maienfeld, auf dessen Boden das rechtsufrige Brückenende ruhte, erkaufte sich seine Zollfreiheit, indem es 300 Goldkronen oder 450 Gulden Beitrag zahlte. Die Gemeinde am Berg, Mastrils, hatte jährlich 200 Tagwen für Reparaturen an den Unterhalt zu leisten und verpflichtete sich ferner, ein bestimmtes Maß an Bauholz zur Verfügung zu stellen. Mit diesen Leistungen erwarb es sich die freie Benützung des Überganges für alle Zeiten, was für dessen Bewohner von großer Bedeutung war, da die Gemeinde kirchlich und politisch zu Zizers gehörte.

Die Brücke war ein einfacher, ungedeckter Bau, dessen geländerlose Fahrbahn auf 7—8 Jöchern ruhte. Dessen eichene Pfosten waren tief in das Flußbett gerammt. Überbleibsel solcher Tragjöcher sind heute noch bei niederem Wasserstand erkennbar. Auf einem zeitgenössischen Bild ist auch diese «Tardisbrücke», wie sie in der Folge nach ihrem Erbauer genannt wurde, dargestellt. (Siehe Bild)

Der linksseitige Brückenkopf bildete einen durch Wall, Graben und Palisadenwerk umschlossenen Hof, den man von Ragaz her über eine Fall- oder Zugbrücke erreichte. Der Hofraum war mit Zollhaus, Stallungen, Sust und hallenartigen Abstellräumen überbaut. Die ganze Anlage bildete nebst Zollstation auch eine einträgliche Raststätte, denn dem Besitzer ward auch das alleinige Recht, eine Wirtschaft zu führen, eingeräumt worden.

Im Gemeindearchiv von Mastrils liegen mehrere Dokumente, die sich mit der Untern Zollbruck eingehend befassen. Eines davon ist vom 16. September 1552 datiert, enthält interessante Einzelheiten zur Geschichte der Tardisbruck, weshalb es im Wortlaut der Regeste folgen soll; es trägt die Überschrift:

Decret der auf dem Bundestag zu «Ynlantz» versammelten Ratsboten der drei Bünde betreffend Wiederherstellung der Tardisbrücke.



Das Churer Rheintal aus dem Stich von Merians Thetrum Europaeum, 1629. Der Rhein, im Vordergrund der befestigte linksufrige Brückenkopf der Tardisbruck, rechts die Landquart mit der obern Zollbruck. Bildmitte Heerlager und Schanzen aus der Zeit der Bündnerwirren.

Jöri Brunner als Vertreter der Gemeinde «Bastrilserberg» mit Oberzunftmeister Jacob Locher von «Cur» als Beistand, hätten vor etlichen Jahren mit Dardy sel. von Ragaz ein Übereinkommen getroffen, wonach Dardy am Bastrilserberg eine Brücke bauen soll. Dabei wurden ihm im Interesse eines guten Unterhalts der Brücke verschiedene Güter, Wun und Weide zugesprochen und war die Gemeinde Bastrilserberg zur Leistung von 200 Tagwen verpflichtet, damit sie die Brücke zollfrei benützen könne. Nun die Brücke vergangenen Sommer durch das Wasser weggerissen wurde, erleide Bastrilserberg großen Mangel, besonders weil es mit Zizers zu Rat, zu Gericht und zur Kirche müsse. Das Petitium der Gemeinde geht dahin, daß wenn die durch Brief und Siegel zum Bau und Unterhalt Verpflichteten nicht mehr belangbar seien, so soll Bastrilserberg laut Brief und Siegel Susten (Lagergeld) erheben dürfen.

Die Ratsboten erkannten aber, daß Maienfeld zur Neuerstellung der Brücke zu verpflichten sey. Unterdessen soll man Fähre und Schiff zur Verfügung halten.

Urkunde Nr. 21 des Mastrilser Gemeindearchivs vom 15. Juli 1559 befaßt sich neuer-

dings mit den Beitragspflichten der Gemeinde am Berg.

Sie enthält eine Erklärung des damaligen Brückenbesitzers Samuel Gantner, Schwiegersohn des Dardy Heinzenberger. Der Genannte tritt als «antwürter» (Zeuge) auf und führt unter anderem aus: Nach dem früheren «Urteil» wurde die Au unter der Rheinbrücke, «so witt der pündten Grund und Boden gatt» dem Samuel Gantner als Eigentum zuerkannt, mit der Verpflichtung «desglichen auch wuor und steg und wegg zu machen und unterhalten, geltend auch für seine Erben und Nachkommen und Inhabern der Brugg». Gantner bestätigt ferner, daß sich die Gemeinde am Berg durch einen besonderen Brief vom Jahre 1579 von den ihr auferlegten Verpflichtungen losgekauft habe. Er verpflichtet sich seinerseits, die Rechte der Mastrilser auf die «Zollfryung» aus dem Jahr 1528 zu achten.

Eine Urkunde vom 29. Nov. 1642 hat das Wirtschaftsrecht an der Untern Zollbruck zum Gegenstand. Grund zu einer bezüglichlichen Klage der Gemeinde Malans gab Hans Gruber, der an der Tardisbruck ein Haus baute und darin eine Wirtschaft einrichtete.

Durch das Hochwasser von 1612 wurde die damals im Besitze der Familie Burgauer aus

Maienfeld liegende Tardisbruck zerstört. Burgauer selbst, Schwiegersohn des vorerwähnten Brückenbesitzers Samuel Gantner und Inhaber der im vorherigen Abschnitt erwähnten «Großmühle» auf dem Igiser Ried, hatte kein großes Interesse an der dauernd gefährdeten Tardisbruck und verzichtet offenbar auf deren Wiederaufbau. So kam es, daß die Drei Bünde im allgemeinen Verkehrsinteresse sich nach einem neuen Bauherrn umsehen mußten. Sie wendeten sich in der Angelegenheit an die Gemeinde Malans und übten, wie aus den Akten hervorgeht, einen nicht unbedeutenden Druck auf diese aus. So erwarb Malans den gesamten früher zur Tardisbrücke gehörenden Grundbesitz mit sämtlichen Rechten. Eines davon war das nun umstrittene Recht, an der Zollbruck allein eine Wirtschaft zu führen. Malans als Rechtsnachfolgerin der früheren Besitzer machte zu Gunsten ihres «Zollers» davon Gebrauch und klagte gegen den neuen Konkurrenten Gruber.

Das zuständige Gericht verwies die Klägerin an die III Bünde als seinerzeitige Vertragspartei in den Abmachungen mit Dardy Heinzenberger.

Malans scheint dann mit seiner Brücke mehr Glück gehabt zu haben als jener und dessen Nachkommen. Auf alle Fälle blieb die Untere Zollbruck genau 200 Jahre im Besitz der Gemeinde Malans, die sie durch einen «Zoller» verwalten ließ. Ein sehr einläßlich gehaltener Kauf- bzw. Verkaufsvertrag vom 31. Juli 1811 mit vorgemerkttem Besitzeswechsel am nächstkommenden St. Mathistag, alten Kalenders 1812, regelt alle Einzelheiten zwischen den Herrn «Committierten» der Gemeinde Malans mit dem geehrten Herrn Stephan Niggli und seiner Ehefrau Margreth Gansnerin, von Grüşch «mit denen Nuzen und Gerechtigkeiten, Rechten und Fryheiten, Beschwerden und darauf haftenden Wuhr- und Bauverbindlich-

keiten ohne Ausnahme noch Vorbehalt, wie diese Zollbrücke von allen früheren Besitzern und von der Gemeinde Malans 1612 von Michael Burgauer seel. Erben an sich erkaufte und bis anhin immer genossen und besessen worden ist, und die in Händen hebenden Urkunden es ausweisen — für die Kaufsumme von fl. 1000.— schreib Gulden tausend Bündnerwährung.» Anschließend folgen nähere Ausführungen über Ausdehnung, Grenzverhältnisse, Pflichten und Rechte, Besitzeswechsel und Zahlungsbedingungen usw., Unterschriften und Siegel.

Im Jahr 1858, den 29. Juni, ging die Tardisbruck mit Liegenschaften und allen bis dahin bestehenden Rechten für die Summe von 18 000 Franken an Nationalrat Dr. A. v. Planta Samaden über. Schon 1860 kam es zu einer neuen Handänderung. Das nämliche geschah 1894, nachdem im Sommer 1891 ein Hochwasser das damals bestehende Werk zerstört hatte. Im folgenden Jahr erstellte der Kanton Graubünden eine Eisenkonstruktion, die heute noch dem vervielfachten Verkehr eines neuen Zeitalters genügen muß.

Die durch die alten Holzlieferungsverträge verpflichteten Gemeinden Maienfeld und Mastrils kauften sich gegenüber dem Kanton als neuer Brückenbesitzer mit einer Summe von je 10 000 Fr. von den alten Belastungen los.

Mit der Aufhebung der Binnenzölle und der Durchführung der Zentralisation des Zollwesens durch die Bundesverfassung von 1848 kamen alle kantonalen und herrschaftlichen Zölle, Weg- und Brückengelder, Kaufhaus-(Susten), Weg- und andere Gebühren in Wegfall.

Die alten Zollstätten, die längst als solche aufgehört haben zu bestehen, behalten dessen ungeachtet ihre früheren Namen und bleiben durch ihre Nomenklatur mit den Örtlichkeiten für alle Zeiten verbunden.