

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgeber: F. Pieth
Band: 3 (1898)
Heft: 10

Artikel: Über die Bündnerischen Portensrechte
Autor: Sprecher, J.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-895257>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.01.2025

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

Bündnerisches Monatsblatt.

Nr. 10.

Chur, Oktober.

1898.

Erscheint den 15. jeden Monats. Abonnementspreis: franko durch die ganze Schweiz Fr. 3. — im Ausland Fr. 3. 60.

Insertionspreis: Die zweispaltene Petitzeile 15 Cts.

Redaktion und Verlag: S. Meißer.

Über die Bündnerischen Portensrechte.*)

I. Geschichtlicher Ursprung und Rechtstitel.

Die sogenannten Porten und Portensrechte auf den bündnerischen Alpenpässen — nicht sowohl der Name, als der Begriff und das Wesen der Sache — sind unbezweifelt von uraltem Datum, und es muß ihr Ursprung in der Natur der Dinge selbst und in dem zwingenden Gebot der örtlichen Verhältnisse gesucht werden.

Schon die Römer hatten durch Anlage von Heerstraßen die rhätischen Alpenpässe geöffnet und lernten dabei den ganzen Kontrast kennen, der die Schwierigkeiten und Schrecknisse eines Gebirgsüberganges gegenüber Reisen und Transporten im flachen Lande charakterisiert. So sagt Claudian de bello Getico, indem er die beschwerliche Wanderung des Feldherrn Stilicho von Como aus durch Rhätien beschreibt — im Anfang des 5. Jahrhunderts christlicher Zeitrechnung:

Sed latus Hesperiae quo Rhætia jungitur oræ
Præruptis ferit astra jugis panditque terendam
Vix æstate viam. Multi ceu Gorgone visa
Obriguere gelu. Multos hausere profundæ

*) Im Jahre 1858 hat der Kleine Rat des Kantons Graubünden den eidgen. Behörden ein Gesuch um Ablösung der sogen. Portensrechte eingereicht. Das Gesuch war begleitet von dem vorliegenden, aus der Feder des Herrn Rat.-Rat Joh. Andr. Sprecher stammenden Memorial, das die bündnerischen Portensrechte nach ihren verschiedenen Beziehungen einläßlich beleuchtet und die hiesseitigen Rechtsansprüche begründet.

Vasta mole nives, cumque ipsis saepe juvenis
Naufraga candenti merguntur plaustra barathro
Interdum subitam glacie labente ruinam
Mons dedit et tepidus fundamina subruit Auster
Pendenti male fida solo.*)

Daß schon zur Römerzeit ein wirklicher Handelsverkehr zwischen Norden und Süden diese Richtung eingeschlagen hätte, daß überhaupt Waren und Güter über die bündnerischen Alpenpässe transitierten, ist urkundlich nicht ermittelt und ziemlich unwahrscheinlich. Dagegen darf man mit Sicherheit den Anfang und die allmälige Ausdehnung eines solchen Warentransits schon in die Zeiten des frühern Mittelalters zurückversetzen, aus denen sich auch genaue Itinerarien der rhätischen Reichsstraße, wie sie bei den Römerzügen deutscher Kaiser im Gebrauche waren, erhalten haben.

Sobald nun aber diese hohen Alpenpässe als eigentliche Verkehrsstraße und zum regelmäßigen Transport von Waren und Reisenden dienen sollten, wie solcher im Laufe des Mittelalters zwischen Italien und Deutschland immer mehr zunahm, so war auch die Notwendigkeit gegeben, daß hier zur Erreichung des Zweckes ganz besondere, der Örtlichkeit angepaßte Einrichtungen entstehen, und für Schutz und Sicherheit des Transits vorgesorgt werden mußte.

Denn es begreift sich leicht, daß sowohl die Erhaltung offener Straßen als des sichern Geleites und die Beschaffung der erforderlichen Transportmittel ganz eigentümliche Schwierigkeiten darbot in einem abgelegenen, unwirtlichen und unfruchtbaren Gebirgslande, das von

*) Doch wo ans Land des Südens Rhätien grenzt,
Da rührt mit jähen Bergen an die Sterne
Die Gegend und eröffnet einen Pfad,
Der kaum im Sommer gangbar. Es erstarrten,
Als hätten Gorgo sie geschaut, vor Kälte
Schon viele, und nicht wenige begrub
Der tiefe Schnee in seiner wüsten Masse,
Und Wagen tauchten in den weißen Schlund
Schiffbruch erleidend oft samt dem Gespanne.
Bisweilen wich das Eis, und plötzlich stürzte
Ein Berg zusammen, und den Grund zernagte
Ein lauer Süd, daß treulos er dem Boden,
Der auf ihm ruhte, ward.

Schluchten und Abgründen durchschnitten, der beständigen Wut verheererender Elemente ausgesetzt, dazu sehr dünn bevölkert und umsomehr dem Unwesen wilder Raubritter preisgegeben war, welche von Ort zu Ort in unnahbaren Felsenestern hausten und den friedlichen Wanderer und seine Habe bedrohten.

Wie im Geiste des Mittelalters überhaupt das Innungswesen dazu diente, das Aufblühen von Gewerben und Industrie zu sichern und zu fördern, so war es natürlich, daß auch hier eine Schutzwehr gegen die bezeichneten Übelstände auf dem Wege der Genossenschaft gesucht und gefunden wurde; dies der Ursprung der sogen. Borten, wie sie sich jedenfalls schon im Anfang des 15. Jahrhunderts auf den bündnerischen Straßenzügen und Alpenübergängen ausgebildet haben. Von jeher zählte man auf der sogen. untern Straße von Chur über Splügen und Bernhardin sechs solcher Borten: Im Boden, Thufis, Schams, Rheinwald, Misox und anderseits St. Jakobsthal; auf der obern Straße über den Septimer existierten 4 Borten: Lenz, Tinzen, Stalla und Bergell.

Wir dürfen mit Sicherheit annehmen, daß alle diese verschiedenen Borten, mit der Bestimmung, den Warentransport über unsere Alpenpässe zu vermitteln, zur gleichen Zeit neben- und miteinander entstanden sind, wiewohl eine genauere Ermittlung dieses Entstehungsprozesses heutzutage zu den Unmöglichkeiten gehört und die ältesten vorhandenen Urkunden einen schon frühern Bestand der Bortenseinrichtung voraussetzen.

Freilich weiß man nicht, ob vielleicht frühere urkundliche Erwerbstitel für alle oder für einzelne Borten existiert haben, die im Lauf der Zeit verloren gingen. So beruft sich die Gemeinde Lenz auf eine Urkunde aus dem 13. Jahrhundert, welche eine kaiserliche Verleihung von Bortensrechten um fl. 1000 mit der gleichzeitigen Verpflichtung für die Lenzer enthalten soll, die Reisenden und Waren auf der Lenzerheide vor Drachen und wilden Tieren zu schützen. Diese Urkunde ist nicht vorfindlich, wird auch in spätern Akten nicht gerufen und hat an sich viel Unwahrscheinlichkeit. Was sich dagegen an einschlägigen Dokumenten wirklich noch vorfindet, wollen wir dem Alter nach hier anführen und zwar:

1. Drei Urkunden aus dem 14. Jahrhundert im Archiv von Bergell. — Sie sind lateinisch verfaßt und notarialisch aus-

gefertigt und beziehen sich auf Spezialfälle, in denen die Rodrechte der Port Vicosoprano oder Ob Porta für den Warentransport durch Bergell deutlich anerkannt sind.

2. Der sogen. Biamalabrief vom Jahre 1473. Nachdem die Thuzner unter Mithilfe der übrigen untern Portengemeinden mit großen Kosten und Anstrengungen eine neue fahrbare Straße durch die Schluchten der Biamala zc. erstellt hatten, traten die Genossen der Thuzner Port (Gazis und Masein) unter der Ägide des Territorialherrn Graf Jörg von Werdenberg-Sargans zusammen, um die Rodfuhr unter sich zu regulieren und eine Art von Rodstatuten aufzustellen.
3. Die Urkunde vom Bischof von Chur, Ortlieb (v. Brandis) vom Jahre 1471 — enthaltend eine im Verein mit Abgeordneten der 4 obern Porten aufgestellte Organisation des Warentransports auf der obern Straße mit Rechten und Pflichten der Porten, der Fuhr- und Kaufleute. Dieses Aktenstück ist merkwürdig als erster Versuch einer Art von zusammenhängender Transitordnung und als formelle landesherrliche Anerkennung der bestehenden Portensrechte.
4. Ebenso Spruchbrief des gleichen Bischofs Ortlieb von Brandis vom Jahre 1489, wodurch in Anständen der beiden Abteilungen des Hochgerichts Bergell und infolge kompromissarischer Übergabe die Portensrechte der Thalschaft ausschließlich der obern Gemeinde Vicosoprano oder Ob Porta zuerkannt werden.
5. Urkunde von Häuptern und Gem. Ratsboten der drei Bünde vom Jahre 1490 mit Ausscheidung der Rod- und der Transitwaren und Bestimmung über die verschiedene Verladungsweise — unter Anerkennung und Wahrung der auf beiden Straßen bestehenden Portensrechte.

Das Datum dieser Urkunde fällt in die erste Zeit nach dem Bund zu Vazerol, und es hat also der rätische Freistaat gleich bei seinem Entstehen die Porten als etwas rechtlich Bestehendes unter seinen Schutz genommen.

Eine gleichmäßige fortlaufende Anerkennung der Portensrechte, wie sie von alters her existierte, wird durch eine Reihe späterer Staats- und Gerichtsakten der bündnerischen Standes-

behörden aus allen Jahrhunderten bis zur französischen Revolution beurfundet, und es sind diesfalls bloß noch chronologisch anzuführen.

6. Spruch Gemeiner Drei Bünde von 1594 betreffend Straßenordnung in der Landschaft Churwalden und Zoll- und Portensrechte (Fuhrleite) von Lenz. — Hier wird gesprochen von einem mehr als 300jährigen Besitzstand laut Brief und Siegeln von Königen, Fürsten und Herren.
7. Spruch Gemeiner Drei Bünde vom 9. Juli 1666 betreffend das gegenseitige Rechtsverhältnis zwischen der Port Lenz und Churwalden.
8. Entscheid der großen Kongressualversammlung von 1736 in Anständen der Porten der obern Straße unter sich — mit Anerkennung gewisser Kompetenzen des sogen. Portensgerichts — und mit beigefügter Feststellung des Rodfuhrlohns zwischen Chur und Cleven.
9. Vereinbarung zwischen der Gemeinde Tinzen und der Landschaft Oberhalbstein, d. d. 1706, betreffend Eintritt der letztern in die Portensrechte, welche von der Gemeinde Tinzen früher um fl. 360 an sich gekauft worden.

Eine Menge anderer Aktenstücke aus neueren Zeiten, worin von Porten und Portensrechten Erwähnung geschieht, können wir füglich übergehen, da die obenangeführten Urkunden alles enthalten dürften, was für unsern Zweck rechtliche Bedeutung hat.
