

Die alte Römerstrasse über die Lenzerheide als Heer- und Handelsstrasse

Autor(en): **Simonet, J.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1931)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-396670>

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.

BÜNDNERISCHES MONATSBLATT

ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

—→ ERSCHEINT JEDEN MONAT ←—

Die alte Römerstraße über die Lenzerheide als Heer- und Handelsstraße.

Von Domsextar Dr. J. Simonet, Chur.

I. Die Römerstraße. Die Römer hatten 58 v. Chr. Helvetien unterworfen, waren am Rhein mit den Germanen in Kampf geraten. Um diese anzugreifen und um mit Helvetien eine neue Verbindung zu erhalten, waren für sie die Pässe über die rätischen Alpen von großer Bedeutung. Daher beschloß Kaiser Augustus 15 v. Chr., das unruhige Gebirgsland Rhätien seinem großen Reiche einzuverleiben. Durch seine Feldherren Tiberius und Drusus griff er die Rätier an und besiegte sie.

Um aber die neue Provinz dauernd zu beherrschen und sie gegen die Angriffe der Germanen zu schirmen, mußte sie für Truppen und militärische Zufuhren zugänglich gemacht und namentlich auch die Verbindung mit der Hauptstadt Rom erleichtert werden. Zu diesem Zwecke wurde vom Comersee aus eine Straße nach Chur und eine solche durchs Etschtal über den Arlberg angelegt. Wahrscheinlich führte die erste über den Splügen, doch bald legte man auch eine Straße über den Septimer, Julier und über den Brenner an. Der Julier habe seinen Namen von Julius Cäsar, der Septimer vom Kaiser Septimius Severus. Doch beruhen diese Behauptungen lediglich auf Vermutungen. Sicher jedoch ist,

daß schon zur Römerzeit beide Straßen angelegt und benutzt wurden. Beide aber führten durchs Oberhalbstein über die Lenzerheide nach Chur und von da nach Bregenz oder über Zürich nach Deutschland.

Die Römer haben die Bedeutung der Straßen richtig eingeschätzt. Sie erhoben sie zum Weltverkehrsmittel, sie verbanden mit Straßen alle jene Teile, die damals die Welt ausmachten. Straßenzüge von 76 000 km, wie sie die Römer erbaut haben, sind eine Kulturleistung, die sich sehen lassen darf. Dieses gilt nicht weniger für die Qualität der Arbeit. Ja, teilweise wurden von ihnen bereits Probleme gelöst, wie die Verkehrsteilung auf den Straßen, denen erst die Neuzeit wieder nähergetreten ist.

Die römischen Heerstraßen, die vornehmlich für den ungehinderten Marsch der Legionen bestimmt waren, hatten vierfachen Untergrund. Auf einer Mörtelschicht wurden zwei Reihen Kalksteine gelegt und unter sich ebenfalls mit Mörtel verbunden. Es folgte eine Schicht grober Steinbelag (Schötter), darüber eine Lage Sand und zuoberst eine Kiesdecke mit kleinen, aufrecht stehenden Steinen. Das etwa 2 m breite Mittelstück der Straße, ausschließlich den Legionen reserviert, war von zwei Seitenmauerlein eingefast, die gleichzeitig Fußwege waren. Jenseits dieser Mauerchen schlossen sich beidseitig auf einem etwas tieferen Niveau zirka 2 m breite Wege für Reiter und Fuhrwerke an¹. Das gewöhnliche Profil der Römerstraße wies in der letzten Schicht kleine aufrechtstehende Steine auf, so bei der Villa Hadriana unter Tivoli, am Ponte Rotto in Rom, an einer Römerbrücke bei Tanger in Marokko, im alten Sagunt bei Valencia (Spanien). Das Plattenprofil römischen Ursprungs findet sich in Pompei, ein Travertinplattenbelag in den Vororten Neapels². An der Septimer- und Julierstraße sieht man in der obersten Lage nicht die kleinen Steine, sondern es findet sich meist ein Plattenbelag, so hinter dem Hotelpark in Lenzerheide, so von der Mühle gegen S. Cassian ob Lenz, vom Windegg bei Tinzen gegen Roffna.

Es erhebt sich nun die Frage: Woher diese verschiedene

¹ Bütikofer in der Alten und Neuen Welt, 64. Jahrg., S. 785. — S. Bavier, Die Straßen der Schweiz, Zürich 1878, bringt in der ersten Tafel ein schönes Querprofil einer römischen Straße.

² Mitteilung des Herrn Dir. G. Bener.

Straßenbautechnik der Römer? Man antwortet: Die Römer trieben Heimatschutz, nahmen das Material, das sie an Ort und Stelle fanden. Dazu sagen wir: Sicher trieben die Römer Heimatschutz, jedoch hätten sie bei uns genug kleine Steine gefunden und waren gewiß nicht gezwungen, zu den Platten zu greifen. Möglicherweise wollte man die Arbeitszeit abkürzen durch die Wahl der Platten.

Ob diese Verschiedenheit der Technik nicht auf verschiedene Zeiten hinweist, so daß mit der Zeit die Geschichte der römischen Straßenbautechnik aus der Art des Straßenbaues die Zeit eruieren kann, in welcher die Straße angelegt wurde? Bei der Septimerstraße stammen gewisse Strecken ohne Zweifel aus dem 14. Jahrhundert, wo Jakob Castelmur eine Wiederherstellung der Straße übernommen hatte. In jener Zeit war man über die Technik der Römer nicht hinausgekommen. So mag Castelmur das nachgeahmt haben, was er bereits vorfand.

Von dieser Abschweifung auf die Technik kehren wir zurück zur Bedeutung der römischen Straßen.

Die Straßen der Römer waren nicht bloß Militär-, sondern auch Poststraßen. Nur dienten die römischen Posten nicht wie unsere heutigen dem Publikum, sondern bloß dem amtlichen Verkehr. Die dazu erforderlichen Last- oder Zugtiere mußten die Anwohner der Straßen liefern. Diese Straßen waren in Stationen eingeteilt, welche als Ruhepunkte für die Truppen dienten und wohl auch zum Wechseln der für die Post verwendeten Tiere bestimmt waren. Einige derselben waren mit Gebäuden versehen, in denen Menschen und Tiere ein Unterkommen fanden. Zwischen Clevelen und Chur gab es auf der Septimerstraße zwei solcher Stationen, eine am Südfuß, in Vicosoprano oder Murus ob Promontogno, und die andere in Tinzen.

Die römischen Straßen wählten die sonnigen und trockenen Lagen, sie hielten sich mit Vorliebe in den Höhen der Talgelände. So habe die Septimerstraße von Stallveder bei Bivio aus gegen Flix geführt und dann herunter über Roffna nach Tinzen. Von Parpan aus habe sie die Richtung über den Tschuggen gegen Tschierschen hinaus eingehalten, um dann nach Chur herunterzuführen. Freilich ist unter Parpan auch links von der Rabiusa ein Überbleibsel einer alten Straße. Ob aber dies Stück nicht erst später angelegt wurde?

Die Wahl des Trasses wurde von den Römern jedenfalls nach anderen Gesichtspunkten als heute getroffen. Die Hauptsache war bei ihnen nicht, Kontrapendenzen zu vermeiden und eine möglichst gleichmäßige Steigung zu erzielen, sondern die Sicherheit der Straßen und der Reisenden war bei ihnen ausschlaggebend. Daher vermieden sie Lawinenzüge, gefährliche Wasserläufe, Rufen, Rutschungen. Wir ersehen das gerade auf dem Gebiete der Lenzerheide und ihrer Umgebung. Von S. Cassian an hält sich die Straße weit unten, um den Runsen oder Rufen des Lenzerhorns auszuweichen. Von der Heidmühle weg führte sie durch die Wiesen, welche, ein Viereck bildend, zwischen der Landstraße und dem Heidseebach liegen und Curtschins heißen. Dort war anfangs der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts die Römerstraße an vielen Stellen sichtbar. Man hat diese Strecken urbarisiert, indem man Straßenkompost hinführte und damit die Fläche belegte, die in einigen Jahren fruchtbare Wiese wurde. Schreiber dieser Zeilen hat als Knabe bei diesen Arbeiten noch mitgewirkt. Von hier weg führte die Route unter Clavadoiras in ziemlich gerader Linie hinein zur Brücke über den Bach Sana-spans unter dem Kurhaus, unmittelbar bevor dieser Bach in den Heidseebach mündet. Dadurch entging man der großen Rufe, die von der Milchzentrale bis zur Kiesgrube sichtbar ist³. Weiter führte die Straße herauf zur Dependance des Kurhauses, dann unmittelbar unter dem Hotel Schweizerhof, und stieg bei der alten Post hinauf, um über dem Waldessaum bis zum See den Wald zu vermeiden. Die Volksdichtung verlegt mit Vorliebe Schauernären in einen dichten Wald. Und sicher wählen Strolche den Schutz des finsternen Waldes für ihre Freveltaten. Auch die Römer rechneten mit dieser Gefahr für den Reisenden,

³ Unter dem Kurhaus, dort wo der Weg über den Bach Sana-spans führt, stand früher ein Kreuz. Es galt dem Andenken des Ulrich Dora von Marmels, der hier am 9. Februar 1817 von seiner Fuhre erdrückt wurde. Es mag Eis gewesen sein, und offenbar hatte er eine hohe Ladung, die umkippte und ihn erdrückte. Er wurde nach seiner Heimat Marmels überführt und dort im Friedhofe neben der Sankt-Florins-Kirche bestattet. Sein Sohn sei viele Jahre regelmäßig von Marmels hergekommen und habe am Orte, wo sein Vater plötzlich das Leben verlor, gebetet. In der Eintragung im Sterberegister in Marmels heißt der Ort seines Todes „Planira de Vaz“, also nicht Lenzerheide. Damals hat noch niemand den Mut gehabt, den Ort Lenzerheide zu nennen; sie sollte Obervazer Heide heißen.

und sowohl von S. Cassian bis zur Heidmühle, als von der alten Post bis zum Heidsee vermieden sie daher den Wald. Starke Steigungen nahmen sie jedoch ohne Bedenken an. So kommen bei ihren Straßen Steigungen von 10 bis 30% vor. Die Breite der Straße richtete sich nach der Bodengestaltung. Wo es leicht ging, zeigt die Straße eine Breite bis zu 3 m, wo aber Felsen Schwierigkeiten machten, konnte man damals nicht die Felsen sprengen, sondern man drückte sich, um vorbeizukommen.

Die Septimerstraße war eine *via strata*, d. h. eine bepflasterte Straße, überflügelte die anderen Pässe durch ihre Kürze und Sicherheit. Sie soll als Fahrstraße gedient haben.

Im Jahre 1387 übernahm Jakob von Castelmur aus Bergell die Verpflichtung, den Weg über den Septimer von Tinzen bis Plurs zu bauen, auf daß man mit Wagen darüberfahren könne. Man darf annehmen, es handelte sich hierbei nicht um einen Neubau, sondern um eine gründliche Ausbesserung dieser Straße, und manche heute noch sichtbare Strecke der alten Römerstraße mag aus dieser Zeit ihr heutiges Aussehen haben. 831 wird auf dem Septimer ein Hospiz vermutet⁴, da Ludwig der Fromme dem Bischof von Chur ein solches verleiht, obschon dessen Standort nicht angegeben ist.

Von den vielen Reisenden über diesen Berg, die auch notwendig die Lenzerheide passieren mußten, seien nur die folgenden aufgezählt:

Ekkehart I. erzählt, daß Erzbischof Landelo für eine Römerreise den S. Bernhard und für die Rückreise den Septimer gewählt habe. Das war im 9. Jahrhundert.

Der Kanzler des Grafen von Henegau, Gislebert von Mons, ging, wie er selbst erzählt, als er 1191 den Kaiser wegen der Lütticher Bischofswahl aufsuchen wollte, über den Septimer.

Zwei Jahre später wurde der Kardinal Cincius, als er, von Schaffhausen kommend, über den Septimer wollte, am Nordfuße desselben von Andreas von Marmels gefangen, festgehalten und seiner Briefschaften beraubt. Erst der energischen Fürsprache eines Edeln Rudolf (wir meinten in unserem Werke über Obervaz S. 38, es sei Rudolf von Vaz gewesen) und des Bischofs von Chur verdankte der Gefangene seine Befreiung.

⁴ Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, S. 61.

Durch die Verleihung des Bergells an den Bischof von Chur 960 wurde derselbe Herr der Pässe und erhielt das Geleitsrecht durch sein ganzes Gebiet, somit bis an den Bodensee oder Wallensee, auf dem die Churer Bischöfe auch das freie Schifffahrtsrecht besaßen.

Der Septimer war nach und nach so bekannt geworden, wie es nur der S. Bernhard gewesen war. Sein Ruhm war schließlich so verbreitet, daß Gottfried von Straßburg in Tristan den Berg anführt, um in kolossaler Übertreibung ihn mit einem Herzen zu vergleichen, das von Wonne geschwellt wird⁵.

Das dem 9. Jahrhundert angehörige Rodel oder Reichsurbar gibt folgende Stationen zwischen Bodensee und Septimer an: Bregenz, Schaan, Chur, Lenz und Marmels.

2. Die Heerstraße. Die römischen Heere wählten für ihre Züge nach Deutschland mit Vorliebe den Brenner. Doch auch der Septimer diente Jahrhunderte hindurch als Heerstraße. Sie hatte von Deutschland aus nach Italien folgende Stationen: Brigantia (Bregenz), Curia, Tinizone, Murus (Castelmur beim heutigen Promontogno), Summolaco, Comum, Mediolanum. Von den historisch bekannten Heereszügen über den Septimer oder über den Julier, und somit über die Lenzerheide, verdienen folgende Erwähnung: Karl der Dicke soll 881 den Julier passiert haben, als er nach Rom ging, um sich die Kaiserkrone zu holen. Kaiser Konrad II., Herzog von Schwaben, holte die ihm angebotene lombardische Königskrone 1128 über den Septimer. Friedrich I. zog auf seinem dritten italienischen Kriegszug 1166 über Val Camonica, Brescia, Lodi. Dorthin konnte er nur über den Julier (Septimer) oder Albula-Bernina kommen. 1191 geht Heinrich VI. im Winter über den Septimer. Friedrich II. passierte unsere Alpen 1212, als er von Sizilien kam. Die Tiroler Straße war ihm verlegt durch Otto IV.

Gewiß legten die deutschen Kaiser dieser Route große Bedeutung bei, indem sie den Septimer und Julier zu Reichsstraßen erhoben und dieselben in die Hände der Bischöfe von Chur legten. Während des Mittelalters war der Septimer der frequentierteste Paß, weil er der kürzeste und ungefährlich war⁶.

⁵ Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, Leipzig 1900, S. 93. — Über die Septimerstraße vgl. Bavier, Die Straßen der Schweiz, S. 14 f.

⁶ Planta P. C., Die Bündner Alpenstraßen, St. Gallen 1866, S. 10 ff.

Ende des 16. Jahrhunderts begannen im Freistaate der Drei Bünde die inneren Wirren, die über 50 Jahre dauerten und wobei die Lenzerheide oft von aufrührerischen Truppen überstiegen wurde. 1572 lupften die Bergeller ihr Fähnlein, kamen über den Septimer, rissen die Oberhalbsteiner und Obervazer mit und marschierten nach Chur, wo Dr. Johann Planta von Rhäzüns verurteilt und hingerichtet wurde.

Mit Beginn des 17. Jahrhunderts bewarben sich die benachbarten Staaten um die Bündner Pässe. Die Parteien waren in der Regel: Venedig und Frankreich, Spanien und Österreich. Jede dieser Großmachtgruppen hatte in Graubünden Anhänger, wodurch die Bündner unter sich in die größte Uneinigkeit gerieten.

1603 wurde ein Bündnis mit Venedig geschlossen und ein solches mit Frankreich erneuert. Dadurch erzürnte man den spanischen Statthalter in Mailand, der die Ausfuhr von Getreide über die Bündner Pässe verbot. Brotgetreide bezog man aber zum größten Teile aus Mailand und Umgebung.

1607 wurden beunruhigende Gerüchte herumgeboten, als rüste sich Spanien in Mailand zum Kriege und wolle sich des Veltlins bemächtigen. Venedig verlangte 1800 Mann von Graubünden. Man erzählte sich, diese Republik beziehe noch 6000 Mann aus Lothringen. Diese werden das Land passieren und alles verderben. Am 5. und 7. März lupften die Belforter ihr Fähnlein, zogen über die Lenzerheide nach Chur. Andere Fähnlein folgten. Am 14. März erst rückten die Obervazer nach. Sie trugen ein Fähnlein: „Die Farb ist weiß mit unserer Frawen Bildnus in den Wolken samt einen schwarzen Steinbocken.“ Am 3. April waren alle Fähnlein noch in Chur, versammelten sich auf dem Roßboden und beschlossen mit einem Mehr von zwei Fähnli, am französisch-venetianischen Bündnis festzuhalten. Es wurde ein Strafgericht eingesetzt, das gegen diejenigen, die gegen das Vaterland gefehlt hätten, prozedieren sollte. Dieses Gericht war spanisch gesinnt und bestrafte die Anhänger des französisch-venezianischen Bundes. So wurden Beeli von Belfort und Kaspar Baselgia, der Landvogt des Oberhalbsteins, die das Belforter und Oberhalbsteiner Fähnlein nach Chur geführt hatten, zum Tode verurteilt⁷. Nach dem grausamen Thusner Strafgericht

⁷ J. Simonet, Geschichte von Obervaz, S. 143.

wurde ein solches 1619 in Chur eingesetzt. Zu diesem kamen die Bergeller, Oberhalbsteiner und Obervazer wieder über die Lenzerheide.

1631 rückten österreichische Truppen in Graubünden ein. Darüber berichtet ein Schriftstück im Obervazer Archiv: „Wie der Baldiron in unsere Lande gebrochen, so ist ein großes Volk seiner Soldaten in unsere Landschaft gekommen und haben uns großmächtigen Schaden gethan. Wie sie hinweggezogen, haben wir ihnen müssen etliche Männer mitgeben, ihre Bagagen zu führen. Item, da Marquis de Cœuvres in das Land gekommen ist (1624), ist eine große Anzahl seiner Soldaten unsere Gemeinde passiert und haben merklichen Schaden gethan.“

Im Jahre 1627 war Vincenz II., Herzog von Mantua und Monferrat, kinderlos gestorben, und die Nachfolge in Mantua wurde von zwei Prätendenten beansprucht, vom Franzosen Karl von Nevers und von Ferdinand von Guastala. Kaiser Ferdinand trat für diesen letzten ein. Er sandte einen Teil des von Wallenstein in Deutschland befehligten Heeres nach Italien unter General Collalto. Die Reiter waren angeführt vom Grafen von Merode.

Im Mai 1639 kamen 10 600 Mann Fußvolk und 1000 Reiter nach Chur, um über die Bündner Pässe nach Italien zu gehen. Ein guter Teil der Truppen blieb in Bünden, um die Pässe zu bewachen. Im Laufe des Sommers zogen dann noch an die 30 000 Mann durchs Land und im folgenden Jahre weitere 12 000. Wie von den verwilderten wallensteinischen Horden nicht anders zu erwarten war, hatten die Bündner von denselben vieles zu erdulden. Was Obervaz betrifft, so heißt es in besagter Urkunde: „Wie die kaiserlichen eingebrochen sind, um nach Mantua zu ziehen, sind Reiter und Fußvolk in unserem Berg (Heide) mehrere Tage geblieben und haben etliche Häuser verbrannt und wir haben müssen Proviant geben. Item, wie der Herr Obrist Beck zu Tiefenkastrill gewesen ist, hat unsere Gemeinde müssen kontribuieren allerlei Sachen.“

In einer Rechnung, welche die Gemeinde 1656 aufgestellt hat, damit auch Stürvis und Mutten mitzahlen helfen, heißt es noch: „Im August und Herbstmonat hätten die Kaiserlichen Fenster und anderes zerbrochen. Auch sieben Aklen verbrannt. Drei Männer, darunter Landammann Beeli, haben die Nacht

müssen bei den Offizieren liegen als Geiseln. Schaden 5000 Gulden. Im selben Herbst sind die Kaiserlichen auch in das Dorf gekommen und haben die Pestilenz gelassen.“ Das war die Pest, welche in ganz Bünden schrecklich hauste, 22 000 Menschen, somit den vierten Teil der Bevölkerung, dahinraffte.

So war die Lenzerheide, die heute Fremde aller Nationen friedlich beherbergt, Jahrhunderte hindurch der Schauplatz großer, imposanter Heereszüge, die zum Kampfe auszogen oder mit den Siegeszeichen heimkehrten. Sie war auch der Schauplatz wilder Horden, die viel Schaden stifteten und den friedlichen Einwohnern schweres Leid brachten.

3. Die Handelsstraße. Es ist wohl selbstverständlich, daß man eine internationale Straße wie den Septimer auch für den Transport von Handelsgütern benützte. Doch liegen urkundliche Belege aus ältester Zeit nicht vor. Erst im späteren Mittelalter bildete sich ein eigenes Transportwesen aus. Gewisse Ortschaften erhielten ein ausschließliches Recht, Handelswaren zu transportieren. Diese Orte hießen Porten. Planta meint, die älteste Spur der Porten sei in einer Urkunde des 13. Jahrhunderts zu finden, wo die Gemeinde Lenz die Verpflichtung übernahm, die Reisenden auf der Lenzerheide vor Drachen und wilden Tieren zu schützen. Diese Urkunde liegt aber heute nirgends vor, und es ist kaum glaublich, daß es auf der Lenzerheide je Drachen gegeben habe. Wo sollten diese gehaust haben? Etwa oben unter dem Wasserfall? Viel glaublicher ist, was Schulte schreibt: „Die ersten Nachrichten über die Transporteinrichtungen über den Septimer gehen nicht über den Ausbau der Straße durch Jakob Castelmur, 1387, zurück.“

1391 verpfändete ein Einwohner von Vicosoprano eine Rod von Plurs bis Vicosoprano und von dort weg zum Septimer. Es bestanden also Transportgenossenschaften. Jedes Mitglied derselben hatte das Recht, sich an dem Transport der angekommenen Handelsartikel zu beteiligen. Doch nicht die Einwohner aller Ortschaften hatten das Recht, durch Transport von Waren sich etwas zu verdienen. Von Chiavenna bis Chur gab es vier Porten: Vicosoprano, Bivio mit Marmels, Tinzen und Lenz. Nur die Einwohner dieser Ortschaften hatten das Recht, durch Warentransport sich den Lebensunterhalt zu verdienen. Wie der erwähnte Fall von Plurs-Vicosoprano beweist, konnte das Anrecht,

sich an der Transportgenossenschaft zu beteiligen, also veräußert werden. Die Adeligen erwarben sich so solche Rechte und traten dann mit der Zeit an die Spitze der Transportgenossenschaften. Von Chiavenna bis Chur scheint man für einen Warentransport sechs Tage gebraucht zu haben. Der Transport erfolgte per Wagen. Tag und Nacht mußte die Ware vorwärts gebracht werden. Nur große Dunkelheit und schwere Unwetter entbanden davon. Der Septimer scheint der einzige Paß gewesen zu sein, auf dem der Nachttransport versprochen und vertraglich bestimmt war. Der Zoll zu Cleven war 1284 vazisch. Weggelder wurden auch erhoben zur Erhaltung der Straßen. Begleitrechte und das Recht der Zölle hatte das Bistum Chur allein.

Die Septimerstraße war durch die vielen Weggelder und Zölle etwas teuer. Das veranlaßte die Kaufmannschaft, den Splügen zu bevorzugen. Das Gebot des Bischofs Ortlieb von Chur vom Jahre 1475, daß alle Güter über den Septimer gehen sollen, mißachteten einige Bürger von Chur und fuhren über Obervaz, also offenbar durch den alten Schyn und über den Splügen⁸. Die Organisation der Septimerporten ist in zwei Fassungen uns erhalten, eine von 1497 und die andere von 1498, beide für Lenz. Die erste enthält für die Kaufmannschaft die Verpflichtung, nur den Septimer zu benutzen. Sie ist ein Vertrag der Porten mit den großen deutschen Handelsgesellschaften, die den deutschen Handel leiteten⁹. Nach dem Schwabenkrieg scheinen die Deutschen, aus großer Abneigung gegen die Eidgenossen, den Septimer für den Warentransport vorgezogen zu haben, um den St. Gotthard zu vermeiden.

⁸ Der alte Schyn heißt unmöglich Müras im Romanischen, wie Leu behauptete und wie ihm andere gedankenlos nachplappern, sondern Mir. In der surselvischen und surmirschen Mundart des Romanischen — und diese allein kommen hier in Betracht — gibt es gar keinen ü-Laut. Selbst in Ortsnamen, die offenbar deutsch sind, wird der ü-Laut im Romanischen ausgestoßen. So heißt Fürstenau im Domleschg und Albulatal Frasnno, Stürvis heißt Stiervi oder Stierva. Die Wegrichtung des alten Schyn ist sehr zweifelhaft. Wir vermuten, der alte Weg sei über Lain, Lunat, Kreusen, Terzail und von hier nach Scharans hinuntergegangen. Der im 19. Jahrhundert benutzte untere Weg, bei der Mauer vorbei (daher Mir), hat unmittelbar nach dem Tunnel eine Runse, die bei jedem Gewitter den Weg ungangbar macht.

⁹ Schulte a. a. O. S. 373.

Venediger Gut (orientalische Waren) ging durch das Etschtal, dann über den Ofenpaß durchs Engadin, über den Julier, durchs Oberhalbstein, über die Lenzerheide nach Chur und weiter nach Zürich oder an den Bodensee.

Für die alte Römerstraße hatte die Gemeinde Obervaz wenig Auslagen zu deren Erhaltung. Doch gingen viele Waren über dieselbe, und da die Nachbargemeinde Lenz daraus ansehnliche Summen bezog, wollte Obervaz auch versuchen, etwas zu erhalten. 1594 verlangte Dusch von Cadusch im Namen der Obervazer einen Teil des Zolles für seine Gemeinde, wie solchen Churwalden und Lenz einziehen. Der Bundstag zu Ilanz (Juni 1594) entschied: „Zum Dritten sprechen wir, daß die von Obervaz schuldig sein sollen, die freie Reichsstraße vom Marchstein gegen Churwalden bis an die Grenzen des Portes zu Lenz auf ihrem Grund und Boden und auf ihre Kosten zu erhalten. Die von Obervaz mögen den Zoll, so ihnen gemeine Drei Bünde aus Gnade auf drei Jahre, so vom gemeldeten Schein kommt, vergönnt einzunehmen, noch fünf Jahre einziehen.“ Für die Heide aber erhielten sie nichts. Dort ziehen die von Lenz den Zoll ein. 1606 wurde dieser Entscheid bestätigt.

Wir tragen noch einiges nach über Organisation und Geschichte der Porten¹⁰.

Nur die eigentlichen Handelswaren, *Mercanzia reale*, waren dem Verladungsrechte der Porten vorbehalten. Lebensmittel und Sachen zum eigenen Gebrauch konnten von jedermann frei transportiert werden. Die Porten bestimmten eine Taxe für gewisse Strecken, welche von den Speditoren und Fuhrleuten nie willkürlich abgeändert werden durfte. Die Porten regulierten diese Taxen, jedoch nicht ganz allein, sondern mit Dazwischenkunft der Landesregierung.

Davon verschieden war die Fuhrleite, d. h. eine Abgabe von jedem Warenstück außer dem eigentlichen Fuhrlohn, die für das sichere Geleite und die Benutzung der Straße entrichtet werden mußte und welche den Transport noch verteuerte. Diese Anordnung empfanden die Gemeinden, welche von den Porten ausgeschlossen waren, als eine Bevorzugung der Portengemeinden; denn Weg und Steg mußten von der Territorialgemeinde er-

¹⁰ Nach J. Andreas Sprecher im Bündner. Monatsblatt 1898.

halten werden, und in den Landesstatuten finden sich verschiedene Bestimmungen, welche diese Pflichten den Gemeinden einschärften.

Neben dem Verladungsrecht und mit der ganzen Rodeinrichtung zusammenhängend bestand in jeder Port eine sogenannte Suste (Susta, Sosta, italienisch oder romanisch = Ruhepause oder das schützende Dach, unter dem man ausruht oder Waren gegen Unwetter birgt) oder Verwahrungsort, heute etwa Remise, in welcher alle auf der Rod transitierenden Waren abgeladen und umgeladen werden mußten. Zur Beaufsichtigung dieses Geschäftes und zur Überweisung der Waren an die berechtigten Fuhrleute wurden überall sogenannte Sustenmeister bestellt, welche mittelst einer festgesetzten Taxe auf den transitierenden Waren entschädigt wurden.

Um überall eine einheitliche Regelung des Transportwesens zu erlangen, wurde eine eigene Judikatur der Porten ins Leben gerufen. Auf der Oberen Straße (das war jene über Lenzerheide, Oberhalbstein) stand an der Spitze dieses Gerichtes der Portendirektor, der die Oberaufsicht über die regelmäßige Warenspedition führte und wichtigere Streitigkeiten (mit Zuzug von einigen Richtern) zu entscheiden hatte. Diese Rechtsnormen entsprachen mit der Zeit nicht ganz den modernen Anschauungen und Bedürfnissen. Darum wurden sie sukzessive aufgehoben und verdrängt.

1804 erließ der Kleine Rat Graubündens ein Dekret betreffend des Warentransportes und zur Aufstellung einer kantonalen Handelskommission. 1808 kam eine neue Transitordnung durch den großen Rat zustande. 1834 schritt der Große Rat zu einer einläßlichen Revision des Transitwesens, wogegen die Porten protestierten, allein ein formeller Rekurs gegen diesen großbrätlichen Erlaß wurde von niemandem ergriffen, und die Porten fügten sich schweigend der Verordnung. Daher bildete dieser Erlaß die Basis für die folgende Entwicklung. 1846 und 1848 hatte man beim plötzlichen Warenandrang die Unzulänglichkeit der Transportmittel zu beklagen und mußte erfahren, wie gerade jene ausschließlichen Vorrechte der Porten einer schleunigen Abhilfe im Wege standen. Jedoch hielt man immer noch allzusehr an den Vorrechten der Porten fest. Das beweist der Streit zwischen Lenz, Obervaz und Alvaschein vom Jahre 1849. Die Alvascheiner und

Obervazer wollten das Fuhrgewerbe frei ausüben, wie die Lenzer. Der Kleine Rat des Kantons Graubünden aber entschied, ein allgemeiner Anspruch auf freie Ausübung des freien Fuhrgewerbes sei nicht begründet, die von Alvaschein und Obervaz hätten ein solches Recht nicht. Solchen Zuständen machte die eidgenössische Gesetzgebung ein Ende durch Aufstellung des Prinzipes völliger Gewerbefreiheit.

Die Bündner Wappenfrage.

Gutachten der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft, des Kunstvereins und der Vereinigung für Heimatschutz.

Chur, 10. Januar 1931.

An das Erziehungsdepartement des Kantons Graubünden
Chur.

Hochgeehrter Herr Regierungsrat!

Sie haben den Vorständen der unterzeichneten Vereinigungen im vergangenen Herbst den Wunsch geäußert, Ihnen über die Bündner Wappenfrage ein Gutachten abzugeben, das wir Ihnen hiemit in gemeinsamer Eingabe unterbreiten.

Die bis heute bestehende Unsicherheit und Willkür in bezug auf die Komposition unseres Kantonswappens erklärt sich zunächst aus dem Umstand, daß bis zum Untergang des alten Dreibündestaates jeder der drei Bünde gesondert siegelte. Handelte es sich aber ausnahmsweise darum, irgendwie ein einheitliches Wappenzeichen für den Gesamtstaat der Drei Bünde anzubringen, wie etwa auf Druck-Erzeugnissen, so gestatteten sich die Graphiker recht große Freiheit sowohl in bezug auf das Gesamtwappen, wie auch auf diejenigen der einzelnen Bünde. In der Regel begegnen wir der Nebeneinanderstellung, die durch das Umschlagsblatt des Bündn. Monatsblattes allgemein bekannt wurde. Sie geht zurück auf die Malerei an der alten Post in Zillis, die sehr wahrscheinlich von Hans Ardüser stammt und die bekannte Legende trägt: *este pares et ob hoc concordés vivite* usw.