

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Band: - (1947)
Heft: 3

Artikel: Der Septimer-Pass
Autor: Vassalli, Vittorie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397306>

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: 15.10.2024

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

4) Die durch Hinwegnahme der Ringmauer demaskierten Gebäude, nach Anleitung und unter Aufsicht des Bauamtes in einen reputirlichen, das Aug nicht beleidigenden Stand zu stellen.

und 5) Die Zäunung der Gärten stadtwärts ähnlich der gegen die Straße zu machen.

Herold.

Der Septimer-Paß

Von Dr. Vittorie Vassalli, Vicosoprano

Die in der Novembernummer des Bündn. Monatsblattes 1946 abgedruckte Abhandlung des Herrn Dr. h. c. E. Poeschel „Der Name des Septimerpasses“ gibt uns den Anlaß, noch eine andere Arbeit über den Septimerpaß aus den Nummern 148–152 des „Freien Rätiers“ vom Jahre 1946 mit einigen Änderungen wiederzugeben, indem darin u. a. auch die von Herrn Poeschel aufgestellte These über den Namen des Septimers berührt wird.

Die folgenden Ausführungen erheben nicht den Anspruch, etwas ganz Neues über die Geschichte des Septimers zu bringen. Sie bezwecken vielmehr, das in letzter Zeit über diesen Paß erschienene Schrifttum kurz zu resümieren und zu ergänzen.

Beginnen wir mit dem Namen „Sett“. Ulrich Campell leitet den Namen (Septimus mons) von der Zahl Sieben ab, indem der Septimer in der Gebirgskette, welche Rätien auf der Nord- und Ostseite umkränzt, der siebente Hauptstock sei. Und zwar würde so gezählt: Arlberg, Fengua, Fermunt, Flüela, Albula, Julier und Septimer. Das nämliche Resultat erreiche man aber auch folgendermaßen: Kreuzpaß (Malserheide), Buffalora, Albula, Bernina, Julier, Maloja und Septimer.

Diese These wurde von der Schriftstellerin Silvia Andrea in ihrem Büchlein „Das Bergell“, Wanderungen in der Landschaft und ihrer Geschichte, abgelehnt und ganz positiv die Beziehung des Namens zum römischen Kaiser Lucius Septimius Severus angenommen.

Im Jahre 1942 hat Dr. h. c. Erwin Poeschel in einem trefflich geschriebenen kurzen Essay eine neue Deutung des Namens „Sett“ zu geben versucht. Auch er sieht in dem Namen die Zahl Sieben, bringt sie aber mit der „Settima“ in Zusammenhang. Die Settima war jener Teil der ehemaligen Gemeinde Ob-Porta (1859 in die Gemeinden Stampa und Vicosoprano geteilt), der sich von der Ordlegna-Brücke, außerhalb Casaccia, bis zur Oberengadiner Grenze am Sasc da Corn erstreckte. In diesem Gebiet der Settima befand sich, als Enklave, das Gebiet von Casaccia, und zwar der „Nachbarschaft“ bis zu deren Trennung von der Gemeinde Ob-Porta im Jahre 1745, und von da an der „Gemeinde“ Casaccia.

Nach Poeschel könnte der Sett seinen Namen dieser Landschaft „Settima“ verdanken.

Diese Auslegung ist u. E. aber auch nicht stichhaltig, indem die Zahl Sieben im Bergeller Dialekt ein offenes „e“ (sätt), während der Name des Septimers ein geschlossenes „e“ (sett) hat. Auch Namen, die mit dem Namen Sett in Verbindung stehen, z. B. cà-d-Sett (ein Haus in Casaccia), werden mit geschlossenem „e“ ausgesprochen. Und gerade dieses cà-d-Sett wird jetzt, in Nichtkenntnis der bezüglichen Ableitung, als Cazett (= Kelle) geschrieben und Cazett, nicht etwa Cazätt, ausgesprochen. Wir müssen daraus schließen, daß der Name Sett mit der Zahl Sieben nichts zu tun hat. Er ist sicher ganz alten Ursprungs.

Wenden wir uns nun den zwei so oft aufgeworfenen und erörterten Fragen zu, ob der Septimer den Römern schon bekannt gewesen und von ihnen als Bergübergang benutzt worden sei, und ob die Überreste der gepflästerten Straßenstrecken dieser römischen oder der erst 1387 durch Jakob von Castelmur aus Auftrag des Bischofs von Chur gebauten „lantstraß“ zuzusprechen seien. Beide Fragen sind von F. Berger in seiner nicht weniger als 180 Seiten umfassenden, 1889 in Berlin erschienenen Monographie „Die Septimerstraße, kritische Untersuchungen über die Reste alter Römerstraßen“ behandelt worden. Berger standen damals die Resultate der von Otto Schultheß in den Jahren 1923 und 1925 an der Porta und Müraia unterhalb der Schloßruine Castelmur bei Promontogno (vide „Der Fleck zu Mur, weitere Untersuchungen an Porta und Müraia zu Promontogno im Bergell“ von Otto Schultheß, Separatabdruck aus dem Anzeiger für schweiz. Altertumskunde 1926 2. Heft) und von Oberingenieur Hans Conrad in

den Jahren 1934 und folgende auf dem Septimerpaß vorgenommenen Ausgrabungen (Bündn. Monatsblatt 1934 Heft 7, 1935 Heft 12 und 1938 Heft 8) nicht zur Verfügung, und er mußte seine Untersuchungen auf das zu jener Zeit vorhandene Beweismaterial stützen, das sich zusammensetzte erstens aus der Tradition, zweitens aus den Zeugnissen aus dem Altertum – in der Hauptsache das Itinerarium Antonini, eine Wegkarte von Bregenz nach Mailand mit den Stationen Brigantia, Curia, Tinnetione, Murum, Summulacum – und drittens aus den noch vorhandenen Resten der alten Septimerstraße. Der sehr versierte Verfasser kam zum Schlusse, daß ein unwiderleglicher historischer Beweis für die Annahme der Benützung der Septimerstraße durch die Römer nicht vorhanden und daß die Reste der alten Straße auf dem Septimerpaß Ruinen des Werkes von Jakob von Castelmur seien. Was die letzte Feststellung anbelangt, so wäre man leicht geneigt, sie schon mit der einfachen Erwägung abzutun: Wo wären dann die Überreste der viel neueren „lantstraß“ des Jakob von Castelmur aus dem Jahre 1387, wenn die vorhandenen diejenigen der alten Römerstraße verkörpern sollten? – wenn man nicht berücksichtigen müßte, daß es sehr schwer hält und bis heute nicht gelungen ist, die römischen und mittelalterlichen Straßenreste, wo sie noch nebeneinander vorhanden sind (wie z. B. am Brennerpaß), voneinander zu unterscheiden. Die von Oberingenieur Hans Conrad in den Jahren 1933, 1934 und 1937 auf der Septimerpaßhöhe ausgeführten Grabungen führten zum glücklichen Ergebnis, daß der Verfasser seinen bezüglichen Mitteilungen im Bündn. Monatsblatt in Heft 8 1938 das berechtigt stolze Motto voransetzen konnte: *et romanus est!* – der Septimer war den Römern doch schon bekannt und von ihnen benutzt.

Im folgenden wollen wir uns mit der „lantstraß“ des Jakob von Castelmur befassen. Bis zu dem Zeitpunkt, wo die Schöllenschlucht im Tale der Reuß gangbar gemacht wurde, war auch der St. Gotthard selbst als Durchgangspaß für den Warenverkehr zwischen den süddeutschen Städten und den Städten in der Poebene nicht gangbar und kam daher hierfür nicht in Frage, so daß der Hauptteil dieses Verkehrs über den Septimerpaß ging.

Auf wann ungefähr ist nun die Erschließung des Gotthards anzusetzen? Prof. Aloys Schulte nimmt in seinem im Jahre 1900 erschienenen Monumentalwerk „Geschichte des mittelalterlichen

Handels und Verkehrs“ an, daß dies im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts, auf jeden Fall vor dem Jahre 1236, geschehen sei, weil aus diesem Jahre ein Bericht des Abtes Albert von Stade über seine Romfahrt über den St. Gotthard existiere. Karl Meyer, „Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII.“ (Luzern 1911), läßt auf Grund neuerer Forschungen die Eröffnung des Passes auf das 12. Jahrhundert zurückgehen. Obwohl Dr. Laur-Belart im Jahre 1924 das Ergebnis seiner speziellen Studien über diese Frage, „Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses“ publiziert hat und sich zur These Schultes bekennt, hat Prof. Dr. Karl Meyer seine Auffassung dennoch aufrechterhalten, so in seinen Vorlesungen im Wintersemester 1944/45 über die Gründung der schweizerischen Eidgenossenschaft. Ohne auf die Frage näher einzugehen (es fehlten mir bezügliche Nachforschungen), scheint mir, die Benutzung des Gotthards mindestens gegen Ende des 12. Jahrhunderts anzunehmen, schon aus folgender Erwägung heraus als gegeben: Nachdem der Kaiser Ende 1230 die Reichsvogtei über das Tal Uri Rudolf dem Alten von Habsburg verpfändet hatte, kauften sich die Urner schon am 26. Mai des folgenden Jahres durch Bezahlung der Kaufsumme, des Zehnfachen aller jährlichen Steuern und Einkünfte, die das Reich aus Uri bezogen hatte, frei. Dieser Schritt wird mit Recht als eine große Tat angesehen. Aber diese Tat charakterisiert auch die Täter. Es sind nicht die Einwohner eines abgelegenen, stillen Tales, die, durch die fast plötzliche Eröffnung der Schöllenschlucht erst frisch mit dem internationalen Durchgangsverkehr in Verbindung getreten, innert kaum eines halben Jahres sich zu einem so resoluten Schritt aufzuraffen vermögen; vielmehr bezeugt dieses Vorgehen der Urner ein hohes Maß an Selbständigkeit und Welterfahrung, das nicht über Nacht erworben werden kann. Es muß somit angenommen werden, daß die Urner im Jahre 1231 den Gotthardverkehr schon seit längerer Zeit beherrschten.

In ähnlich vorgeschrittener Lage, im Bewußtsein der eigenen Kraft, müssen sich die Bergeller schon hundert Jahre früher befunden haben, als sie zur Herstellung ihres kaiserlichen Freiheitsbriefes zu schreiten wagten. (Pergament: 13. Februar 1024, Archiv Ob-Porta, Vicosoprano.) Wie Prof. Breslau seinerzeit (Anzeiger für schweiz. Geschichte, Nr. 1, 1892, p. 312 ff) nachgewiesen hat, ist dieses auf den Namen des Kaisers Heinrich II. (gestorben 1024)

ausgestellte Privileg ungefähr um das Jahr 1125 geschrieben worden, indem dem Fälscher ein Dokument des Kaisers Heinrich V. als Vorlage gedient haben muß. Im Bergeller Freiheitsbrief werden alle Bergeller reichsunmittelbar erklärt, und damit sie sich dem Kaiser gegenüber noch ergebener erweisen, wird ihnen die Jagd und die Fischerei überlassen und das Brückwerk, die Verpflichtung zur Erhaltung der Brücken, im Gegensatz zur Straße, erlassen. Daß diese Fälschung zum Zwecke der Legitimierung von de facto schon seit langer Zeit ausgeübten Rechten vorgenommen worden sein wird, ist ziemlich klar. Aus der Bestätigung durch Karl IV. vom Jahre 1349 (C. dipl. III Nr. 40) an Bischof Ulrich von Chur bezüglich aller Freiheiten, Privilegien usw. und aus dem Spruchbrief vom Bürgermeister und Rat der Stadt Zürich vom Jahre 1421 entnehmen wir, daß der Bischof im ganzen Gotteshaus, mit Ausnahme aber des Bergells, im Besitze des „wiltpannts“ war, und es darf nicht angenommen werden, daß der Bischof auf das Jagdregal kein großes Gewicht gelegt habe; denn im Jahre 1396 strengte der Bischof Hartmann einen Prozeß gegen den Freiherrn Ulrich Brun von Rhäzüns (C. dipl. IV Nr. 211) wegen des Jagdrechtes an, wobei der Freiherr aufgefordert wird, den Nachweis zu leisten, dieses Recht vom Reich oder vom Gotteshaus in Chur zu Lehen erhalten zu haben, was dem Freiherrn nicht gelingt. Um sein Jagdrecht auszuüben, wird also auch das Bergell den bezüglichen Ausweis zu leisten gehabt haben, und es liegt nahe, daß das Privileg von 1024 dazu gedient haben wird. Auch das im Bergell schon früh geltende Recht zur Wahl des Podestà durch das Volk ist auf den Freiheitsbrief zurückzuführen, und wenn P. Nikolaus von Salis-Soglio in seiner Arbeit über „Die Bergeller Vasallengeschlechter“ (1921) meint, daß das bischöfliche Besetzungsrecht länger angedauert habe, als jetzt angenommen werde, so wird dasselbe auf dem Papier, als „non valeur“, figuriert haben. Den Bergellern und den Urmern hat der Paß die Freiheit gebracht!

Daß der Gotthard auf einmal nicht mehr ungangbar war, bekam der Septimerpaß sehr bald und empfindlich zu spüren.

In den vorausgegangenen Glanzzeiten, als man sich gar nicht vorstellen konnte, daß dem Septimer eine Konkurrenz erwachsen könnte, vernachlässigte man den Unterhalt der Straße stark und erhöhte dazu noch die Zölle und Straßengelder. Das rächte sich

jetzt. Man versuchte den Verkehr, der sich mehr und mehr dem Gotthard zuwandte, dem Septimer zurückzugewinnen. Zu diesem Zwecke ließ sich Bischof Peter von Chur von Kaiser Karl IV., welchem er, vor seiner Wahl zum Bischof, als Kanzler gedient hatte, einen Befehl an alle Reichsstädte gewähren, daß sie die bischöfliche (den Septimer) und keine andere Straße fahren sollten und daß sich sonst der Kaiser eines eventuell eintretenden Schadens nicht annehmen würde (Urkunde vom 25. Januar 1359: C. dipl. II Nr. 430). Gleichzeitig verbot der Kaiser dem Grafen Rudolf IV. von Sargans die Errichtung neuer Straßen, Zölle oder Geleite im Bistum Chur und forderte ihn auf, als Lehensmann des Bistums auch den Versuchen anderer zu wehren (C. dipl. III Nr. 77). Schulte vermutet wohl mit Recht, daß der Graf von Sargans die Splügen-Bernhardin-Straße habe in Aufnahme bringen wollen, da er im Domleschg, im Schams und Rheinwald Rechte besaß.

Auch wenn diese kaiserliche Verordnung von den Reichsstädten zuerst beachtet wurde, so besserte sich deswegen der Zustand der bischöflichen Straße über den Septimer nicht. Mailand bediente sich des Septimers nicht mehr, sondern leitete seinen ganzen Verkehr über den Gotthard. Im Jahre 1386 brach zwischen der Eidgenossenschaft und den Herzögen von Österreich Streit aus. Aus diesem Grunde konnte die mailändische Kaufmannschaft nicht den Gotthard benützen, weil ihr Herrscher Galeazzo Visconti, Schwager des Herzogs Leopold III. war. So war sie gezwungen, sich einen Ersatz in den Bündner Pässen auszusuchen, und lenkte ihre Blicke auf den St. Bernhardin. Zu diesem Behufe wurden Johannes Gerlini und Petrus Buscha zu einem Augenschein und zum Studium der Frage abgesandt, die dann am 27. August 1386 von Konstanz aus nach Mailand ihren Bericht erstatteten. Inzwischen war die Schlacht bei Sempach, am 9. Juli, zu ungunsten des Herzogs Leopold, des Schwagers von Galeazzo Visconti, geschlagen worden und somit eine Benützung des Gotthards für die Mailänder Kaufmannschaft bis auf weiteres ausgeschlossen. In dem Bericht wird ausgeführt, daß das Misox, mit dem St. Bernhardin, nicht benutzbar sei. Dafür könnten sie aber melden, daß drei Leute, Visperani genannt (Vespran = Vicosoprano, also drei Leute von Vicosoprano) den Berg Septem einrichten wollten, so daß von Tinzen bis Cläven auf Wagen Lasten zu 30 Rubb geführt werden könnten, unter der

Bedingung, daß ihnen das Recht eingeräumt werde, für jeden Ballen und jeden Fardel 4 Schilling zu erheben¹.

In ihrer Antwort vom 4. September 1386 kam die Mailänder Kaufmannschaft auf den St. Bernhardin nicht mehr zurück und erklärte sich mit der von den Visperani verlangten Straßenabgabe einverstanden; doch möchten die Gesandten diese möglichst herabdrücken, was sie denn auch, und mit Erfolg, getan haben müssen, wie wir sehen werden.

Es darf angenommen werden, daß unter den „drei Bürgern von Vicosoprano“ sich auch der Erbauer der Septimerstraße, Jakob von Castelmur, befunden haben wird. Wie aus dem einige Monate später, am 31. Januar 1387, datierten Bauvertrag zwischen dem Bischof von Chur und Jakob von Castelmur betreffend den Ausbau der Septimerstraße, auf welchen wir weiter unten zurückkommen, hervorgeht, wird sich die Sache ungefähr so abgespielt haben: Nachdem die Abgesandten Cerlini und Buscha die Antwort der Kaufmannschaft Mailand im Sinne der Annahme der Bedingungen Castelmurs erhalten hatten, werden sie mit diesem wiederum zusammengekommen sein. Da wird dann das ihnen von ihren Auftraggebern ans Herz gelegte Markten eingesetzt haben, mit dem Resultat, daß Castelmur den ursprünglich verlangten Einheitssatz von vier Schilling für jeden Ballen und jeden Fardel so modifizierte, daß die kleinen Fardel und die deutschen Wollsäcke, im Gegensatz zu den englischen nur drei Schilling Weglohn zu entrichten hätten. Auf Grund dieser bindenden Offerte seitens der Kaufmannschaft der Stadt Mailand muß nun Castelmur seinerseits dem Bischof von Chur seine Offerte zum Ausbau der Septimerstraße zu einer fahrbaren Straße gemacht haben, die in der von Bischof Johannes und vom Pfleger des Gotteshauses, Grafen Rudolf von Montfort zu Veltkirch (Feldkirch), am 31. Januar 1387 gesiegelten Urkunde von diesen, als den Bauherren, angenommen wurde. Was uns in diesem Vertrag zunächst auffällt, ist die abgeänderte Bedingung, daß die Straße so gebaut werden solle, daß die Wagen einwärts, von Tinzen über den Berg, statt 30 sogar

¹ Item sicut sunt III homines ab istaque parte Clavena, que vocantur Visperani, volunt aptare montagnam, que vocatur Septem, sive VII, sed volunt ponere solidos IIII imperiales pro quolibet balla et pro quolibet fardello de petagio et dicunt, quod fatiebunt sic, quod possint portare usque in rubos XXX unum plaustrum de Tinzovo usque Clavenam, unde provideatis vos de dicta montagna.

36 Rubb führen sollten und daß auswärts auch die großen (aus Italien kommenden) Fardel befördert werden könnten. Dann werden auch die anderen Ansätze der „Weglösi“, die auf der neuen Straße bezahlt werden sollten, angegeben: für jeden halben Saum, der unter Geleit geht, sechs Schilling und ebensoviel für jedes Roß und jede Mäne (Mäne gleich Zugtier, sei es Pferd, Esel oder Rind) als Markttiere, ausgenommen aber die Tiere, welche die Kaufleute selbst ritten, und die Tiere der Säumer.

Der Vertrag qualifiziert sich als *Werkvertrag*, durch welchen sich Jakob von Castelmur verpflichtete, über den Septimerpaß, von Tinzen bis Plurs, an Stelle der so verlotterten Straße, die nur mehr mit Lebensgefahr für Mann und Roß begehbar war, wie es in der Einleitung der Urkunde vom 31. Januar 1387 heißt und von Jakob von Castelmur in seiner Bestätigung des erhaltenen Auftrages vom 5. März 1387 noch mit dem Passus ergänzt wird: „als den wol kunt ist, die denselben perg und straß habent gearbeitet“, eine gute, sichere, mit Wagen fahrbare Straße zu erstellen und die Straße ewiglich in gutem Zustande zu erhalten, wofür ihn der Bischof, als Vergütung, zur Erhebung eines Straßenzolles mit festgesetzten Ansätzen, wie oben ausgeführt, für die Dauer von zehn Jahren, ab der Datierung der Urkunde, und von der Hälfte dieser Ansätze, nach Ablauf dieser zehn Jahre, ermächtigte, und zwar wo es ihm am besten paßte. Sollte aber die Straße durch Vernachlässigung des Unterhaltes unfahrbar werden, so sollte der Einzug des Zolles so lange dahinfallen, als dieser Zustand andauerte.

Diese Urkunde vom 31. Januar 1387 enthält somit, abgesehen von der Annahme der von Jakob von Castelmur mündlich beschworenen (*bi geswornem eyd*) Offerte, auch die Berechtigung zur Erhebung des Weglohnes. Es ist begreiflich, daß sich das Original dieser Urkunde jetzt in Vicosoprano im Archiv der ehemaligen Gemeinde Ob-Porta, der Vorgängerin der beiden jetzigen politischen Gemeinden Stampa und Vicosoprano, befindet, indem im Jahre 1670 die Gemeinde Ob-Porta die eine Hälfte und im Jahre 1676 auch die andere Hälfte dieses Zolles von den damaligen Inhabern desselben, den Herren Battista Fabio Prevosti und Antonio Fabio Prevosti, um je 165 Filippi abgekauft hatte. Der Weglohn verblieb im Besitze der Gemeinde Ob-Porta bis zu seiner Ablösung durch den Kanton im Jahre 1840.

Jakob von Castelmur bestätigte dann seinerseits die Annahme des erhaltenen Auftrages mit einer Urkunde, datiert vom 5. März 1387 aus Chur. Diese stellt in der Hauptsache eine wörtliche Wiederholung der Urkunde vom 31. Januar 1387 dar, enthält aber eine Ergänzung in bezug auf die Unterhaltungspflicht.

Castelmur verlangt, daß ihm mitgeteilt werde, wenn Klagen über den Zustand der Straße eingehen und bezügliche Reparaturen vorzunehmen sein sollten, und bedingt sich für deren Ausführung ein Jahr Frist aus, von der dritten Mahnung an. Dafür übernimmt er, wohl als Zeichen, wie gewissenhaft er seiner Unterhaltungspflicht der Straße nachzukommen gedachte, die harte Bedingung, daß, wenn die Straße innert dieser Frist von einem Jahre nicht wieder in Ordnung gestellt worden sei, er seines Rechtes auf die Erhebung dieses Straßenzolles für alle Zeiten verlustig gehen sollte.

Wohl als ein Zusatz zum Erstellungspreis des Werkes wird u. E. die sogenannte „Vespran Freiheit“ zu betrachten sein, über welche im C. dipl. IV Nr. 227 das Regest einer im Archiv der Familie von Castelmur in Coltura sich befindenden Urkunde figurirt. Da die Familie von Castelmur in Mailand wohnt, ist der Palazzo fast immer geschlossen und somit leider auch das Archiv. Nach dieser Pergamenturkunde vom 17. März 1397 schuldet ein Rudolf Schuler (ein Zweig der Familie Castelmur) von Vespran (Vicosoprano) dem Propst und Konvent zu Curwalden 15½ curwälsche Mark, zahlbar auf nächstkommende Pfingsten. In dieser Schuldverschreibung wird vereinbart, daß die Schuld auch durch Lieferung von wälschem Wein getilgt werden könne. Sollte aber bis zum festgesetzten Termin die Schuld weder durch Geld noch durch die Lieferung des Weines abgetragen sein, so sollen die Gläubiger das Recht haben, Schulers Gut anzugreifen und zu pfänden, wo sie es treffen, wobei der Schuldner zu ihren Gunsten auf die Vespran Freiheit verzichtet („als sy ain fryhait hand, daz man sy weder zu Cur noch uff der straß nit verheften, verbieten, noch verlegen soll“).

Über die Art des Baues der neuen Landstraße ist im Werkvertrag von 1387 nichts enthalten. Die Überreste desselben geben uns indessen darüber Aufschluß, aber keinen vollständigen; denn geblieben ist nur der Unterbau, das Steinbett. Verschwunden, und zwar komplett, ist die eigentliche Fahrbahndecke; denn direkt ausgeschlossen war die Benutzung der Straße mit einer Fahrbahn,

wie sie jetzt die Überreste aufweisen, für Wagen, sogar für leere Wagen, geschweige denn für Wagen mit einer Belastung von 36 Rupp, die mindestens $2\frac{1}{2}$ Doppelzentner ausmachte. Merkwürdig, daß in all den Beschreibungen über die Septimerstraße dieser Punkt nicht berührt wird, nicht einmal von Berger in seiner so gründlichen Arbeit. Nur Silvia Andrea führt in ihrem „Bergell“, ohne Quellenangabe, aus: „Die Fahrbahn hatte eine Unterlage aus zusammengefügtten Steinen, die mit einer festgestampften Schicht von Sand und Kies bedeckt wurde.“ Diese Annahme deckt sich mit der Beschreibung von Felix Stähelin in seinem Werk „Die Schweiz in römischer Zeit“: „... Der Unterbau der eigentlichen Fahrbahn war in der Regel nicht mehr als $2\frac{1}{2}$ bis 3 Meter breit; er bestand aus einem überaus festen Fundament von aufrecht gestellten Steinen, auf dem der Straßenkörper aus Kies und Sand ruhte.“

Bei einer solchen Konstruktion können wir uns allerdings die Fahrbarkeit der Straße mit beladenen Wagen vorstellen: Die Kiesdecke wird ohne Zweifel von den Gewitterregen und dem Wasser der Schneeschmelze immer wieder angegriffen und weggeschwemmt worden sein, was die Fahrbarkeit der Straße jedesmal herabsetzte und somit zu Klagen Anlaß gegeben haben wird. Trotzdem scheint diese Fahrbarkeit der Straße mit Wagen sich lange erhalten zu haben; denn im „Neuen Sammler“ vom Jahre 1812, pag. 251/252, wird ausgeführt, daß man sich im Bergell selten der Saumpferde, sondern kleiner einspänniger Wagen à 40 Rupp ($6\frac{1}{2}$ Zentner) Ladung bedient. Es handelte sich aber um die Strecke von Cläfen bis Casaccia.

In diesem Zusammenhang noch ein Wort über das von Castelmur bei der Anlage seiner Straße benutzte *T r a s s e*. Wie wir gesehen haben, enthielt der Werkvertrag in bezug auf den Bau eine einzige Bedingung betreffend die Steigung der Straße: von Tinzen einwärts sollte eine Ladung bis zu 36 Rupp und von Casaccia auswärts auch die großen Fardel befördert werden. Es muß als selbstverständlich angenommen werden, daß Jakob von Castelmur bei der Wiederherstellung und dem Ausbau der alten Straße zu einer mit Wagen fahrbaren Straße, der ersten fahrbaren Straße über die Alpenpässe, das bestehende Straßen-trasse, soweit angängig, benutzt haben wird. Zu starke Steigungen wurden durch eine weitere Entwicklung der betreffenden Straßen-

strecke mittelst Kehren usw. eliminiert. Wo ein Unterhalt der Straße infolge von Naturgewalten (Lawinen, Rufen, Erdrutschen, Steinschlägen usw.) immer kostspieliger oder direkt unmöglich wurde, wird das ganze Trasse verlegt worden sein. Es kann sich dabei aber nur um ganz kurze Teilstücke gehandelt haben, was sich schon aus dem Umstande ergibt, daß der Bau der Straße nicht mehr als drei Jahre beanspruchte. Dem Vertrage vom 1. Januar 1390 zwischen Jakob von Castelmur und der Gemeinde Stalla betreffend den Unterhalt der Straße, auf welchen wir noch zurückkommen werden, entnehmen wir nämlich, daß diese, mit Ausnahme einiger kleiner Ergänzungsarbeiten, bereits erstellt war. Die Verlegung der alten Römerstraße von Tinzen über Flex in den Talgrund und am Schloß Marmels vorbei muß viel früher erfolgt sein.

Bekanntlich legten die Römer ihre Straßen am Hang der Sonnenseite und möglichst hart am Felsen an, wobei starke Steigungen und Gegensteigungen ohne weiteres in Kauf genommen wurden. Bedingung war: möglichst andauernde Gangbarkeit und Sicherheit. Die Lage an der Sonne machte die Straße im Frühjahr früher schnee- und eisfrei, und die Anschmiegun g an den Felsen schützte den Straßenkörper zum größten Teil vor Lawinen- und Steinschlägen. In Betracht fiel sicher auch, daß der Talgrund, also im Bergell und Oberhalbstein, weil noch ganz von Steinmoränen und Sümpfen eingenommen, gar nicht oder nur schwer gangbar gewesen sein wird und ein Straßenzug dort jeden Augenblick der Gefahr einer neuen Eindeckung ausgesetzt gewesen wäre. Dies haben wir hier im Bergell in der letzten Zeit leider wieder erleben müssen, indem die großen Rufen vom Largo und Bacone wiederum erwacht und zu neuem Tun entflammt bereit zu sein scheinen. Der Gedanke, daß das jetzige Trasse aufgegeben und dasjenige der alten Römer, über den Weiler Roticcio, wieder Berücksichtigung finden sollte, ist deshalb gar nicht so abwegig. Zur weiteren Aufklärung möge die Bemerkung dienen, daß der schöne Tannenwald, der den ganzen Talgrund vom Maiensäß Ascerina bis fast zum Dorf Vicosoprano hinunter überdeckt, auf einem horrenden Steintrümmerfeld steht. Das Dreieck mit dem Jungwald zwischen der Baconegruppe und dem Albignabach bis zum Fuße des Albignabaches bildete einst die vor kaum 150 Jahren noch mit den Heimochsen bestoßene Alp al Plan di böif.

Ein ewiger Turnus: Trümmerfeld, Wald, und schließlich ur-

barisiertes Land – um dann, früher oder später, wieder verschüttet zu werden; ein ewiger Kampf des Bergbauers mit den Naturgewalten! Und dieser Kampf findet sein Ende, wenigstens in seiner schroffsten Art, erst wenn die Bergketten ihre Hörner – die jetzt so charakteristischen Nadeln und Spitzen, wie der Gallo, die Fiamma usw. – abgestoßen und der Wald den ganzen Bergrücken übernommen haben wird, wie dies beim Mongacc, der Bergkette, die das Haupttal des Bergells auf der Strecke von Stampa bis Promontogno vom Seitental Bondasca trennt, schon der Fall ist. Der Verlauf dieses Ausgleichungsprozesses kann sehr gut beobachtet und studiert werden auf dem Fußweg vom Maiensäß Pra lungh nach Soglio. Der Besucher von Soglio gehe von Stampa aus, statt über die „Plotta“, zum Dorfe Montaccio; dann kommt er auf gut markiertem Fußpfad zum Maiensäß Pra lungh, auf ungefähr gleicher Höhe vom Dorfe Soglio, so daß keine Steigung mehr zu überwinden ist. Der Weg ist kaum eine schwache Stunde länger als der über die Plotta, nicht anstrengender und bei schönem Wetter viel viel lohnender.

Nach diesem kleinen Exkurs kehren wir wieder zu unserem eigentlichen Thema zurück.

Nach unserer Auffassung führte die erste Römerstraße von Chiavenna über Savogno, immer dem Hang entlang, nach Soglio und von hier nicht etwa nach Castelmur hinuntersteigend, sondern immer hoch bleibend, am Fuße des Felsens, wo später die Burg „Caslacc“ thronte (dem Dorfe Vicosoprano gegenüber), vorbei, über Roticcio nach Casaccia. Als Beleg dafür diene, was die obere Strecke anbelangt, die vor einigen Jahren beim Stall „Sott Castell“ am Fuße des Burgfelsens Caslacc aufgefundene Sesterz Hadrians (117–134 n. Chr.) und eines römischen Hausaltars aus Lavezstein (jetzt im Rätischen Museum in Chur).

Eine Verlegung der Straße in den Talgrund, wenigstens die Strecke um Castelmur betreffend, muß, aus den Ergebnissen der von Otto Schultheß 1925 vorgenommenen Ausgrabungen zu schließen, noch unter römischer Herrschaft erfolgt sein. Hingegen scheint uns dies nicht zuzutreffen für die Strecke bei Vicosoprano, weil in der Feudalzeit die Herren – a Praepositis – ihre Burg sicher nicht auf dem Felsen Caslacc errichtet hätten, wenn nicht die Straße noch dort vorbeigezogen wäre. Eine intensivere Einsetzung des Verkehrs über den Septimer im 9. und 10. Jahrhundert

wird auch die Verlegung der ganzen Straßenstrecke in den Talgrund bedingt haben, so daß Jakob von Castelmur bei der Erstellung seiner „lantstraß“ sich des vorhandenen Trasses bedient haben wird. Eine ähnliche Entwicklung haben wir im Oberhalbstein.

Im „Noss Sulom“: *La veia romana tras Flex* (1937, p. 71/72), führt Chr(istoph) C(otti) aus, daß die Römerstraße von Tinzen über Flex führte und daß auf Grund der noch bestehenden Spuren zwei Varianten festgestellt werden können: 1. der ältere Weg: Tinizong-Crapp Plattator (Turmplatte)-Curts-Muttariel-Capellotta-agl pe da Gilgia; 2. Der jüngere Weg: Tinizong-Platta da Crousch-Curts-baselgetta St. Roc-Römerstränke-Murmarera-Beiva. Aus dem Umstande, daß das Schloß Marmels und der Turm Spliatsch erst um 1160 erwähnt werden, nämlich bei der Schenkung des Ulrich von Tarasp an den Bischof von Chur, vertritt der Verfasser Chr. C. die Ansicht, daß man die Verlegung der Straße in das Tal hinunter ungefähr um diese Zeit annehmen könnte. In bezug auf die Motive zur Erstellung der Burg Marmels und auf den bezüglichen Zeitpunkt wird das gleiche zu sagen sein wie bei der Burg Caslacc bei Vicosoprano. Aus der Feststellung einer älteren Route, die, sich in der Höhe haltend, direkt am Fuß des Juliers ausmündete, muß geschlossen werden, daß zu jener Epoche der Septimer noch nicht benutzt wurde, und so werden die Dörfer Bivio und Marmorera noch nicht existiert haben.

Prüfen wir noch kurz, wie Jakob von Castelmur die Durchführung des *Unterhaltes* seiner Straße organisiert hatte. Mit Vertrag vom 1. Januar 1390 (eine Kopie auf Pergament vom 5. Juli 1537 im Archiv Ob-Porta in Vicosoprano) übertrug Castelmur den Unterhalt der Straßenstrecke von der Brücke Camp-sur zum Susal battu (Sassell battuto, welcher die Grenze zwischen dem Hochgericht Bergell und dem Gericht Stalla bildete) der Gemeinde Stalla und ihren Nachbarschaften Faller, Smaluck Sur, Flex und Marmels. Zweimal im Jahre, und zwar das erste Mal acht Tage vor dem Johannestag und das zweite Mal acht Tage nach dem St. Michaelstag, sollte jedes Haus je einen Mann auf je einen Tag zum Weg „besseren“ stellen. Dafür wurden alle Einwohner dieser Höfe von der Zahlung eines Zolles und des Weglohnes für Produkte ab ihren eigenen Gütern befreit. Die Gemeinde Stalla hatte aber noch eine Summe von 10 Gulden dem Castelmur bezahlt, welche Leistung im Vertrag quittiert wird.

Es ist begreiflich, daß mit diesen zweimaligen Reparaturen im Jahre der Durchgang nicht gesichert war. Wurde z. B. ein Unterbruch der Straße durch Hochwasser oder Rutschungen usw. im Laufe des Sommers verursacht, so ist anzunehmen, daß dessen Behebung auf den St. Michaelstag im Herbst verschoben wurde. Und so tauchten die Klagen gegen den schlechten Zustand der Septimerstraße bald wieder auf. Im Jahre 1467 klagten die vier Porten an der Septimerstraße gegen die Stadt Chur, daß der Splügen statt des Septimers benützt werde. Erinnern wir uns, daß die Via mala erst einige Jahre später ausgebaut wurde. Das Gericht, in Gutheißung der Beschwerde der vier Porten, fordert diese aber auf, die Straße in gutem Zustande zu erhalten.

Auch Ende des 16. Jahrhunderts soll es sich mit dem Zustand der Straße nicht am besten verhalten haben, indem die Säumer die Bezahlung des Wegzolles verweigern. Der Einzieher desselben, ein Nachkomme des Straßenerbauers, ladet die Mannen von den Höfen Schmaluck, Sur, Faller, Flex und Marmels vor den Richter, daß sie ihren mit dem Vertrag von 1390 übernommenen Verpflichtungen nachkommen. Während es im Vertrag, wie wir oben gesehen haben, heißt, daß zum „besseren“ der Straße je ein Arbeitstag um St. Johann und um St. Michael geleistet werden müsse, wurde hier glättweg die vollständige Herstellung der Straße zur fahrbaren Benutzung von geladenen Saumpferden und von geladenen Wagen mit Kaufmannsgut oder andern Sachen verlangt. Der Richter sprach aber nicht mehr zu, als was laut Vertrag zu leisten war.

Im Herbst des gleichen Jahres, am 18. Oktober 1593, klagt Johann Corn von Castelmur wiederum gegen einige jener Höfe, und zwar „Zur Müli Slux“ (wohl Sblox und vielleicht identisch mit dem Schmaluck von 1390 und vom 13. Januar 1593), Faller und Fließ (wohl Flex). Auf diese Klage erwidern die Höfe, daß ihnen für die beiden Tage das Marendt zu bezahlen sei. Der Richter zeigt Verständnis für den speziellen Fall und ordnet an, daß die Gemeinden „sovil Werch mann“ zu stellen hätten, als die Notdurft es erheische, und jeder Arbeiter einen rheinischen Gulden für die Zehrung pro Tag erhalten solle. Beansprucht aber die Instandstellung der Straße mehr als jeweilen den vertraglich zu leistenden Arbeitstag, so soll dies ganz auf Kosten des Straßeneinhabers gehen.

Das war für die Offenhaltung der Straße im Sommer. Wie war aber der Schneebruch im Winter geregelt? Auch diesbezüglich haben wir etwelchen Aufschluß. In einem der vielen Prozesse, welche die Nachbarschaft Casaccia, bis zu ihrer vollständigen Trennung im Jahre 1745, mit ihrer Muttergemeinde Ob-Porta zu führen hatte, ging ein Klagepunkt dahin, daß der Schneebruch auf dem Paß ihren Leuten übertragen werden sollte, indem sie näher und eher bereit wären. Johann Jakob Bivrun, Präsident des Zivilgerichtes von Ob Fontana Merla, entscheidet hierauf mit seinen Rechtsprechern am 5. Juli 1531 zu Samaden, daß der Podestà des Hochgerichtes Bergell sich nach Casaccia begeben und aus den dort zu diesem Zweck versammelten Bürgern der Nachbarschaft den zwei oder drei Geeignetsten zu einem anständigen Preis den Schneebruch übertragen solle (1531, 5. Juli, Archiv Ob-Porta, Vicosoprano).

Andererseits gestattet der Bundestag zu Davos (1535, Januar, Archiv Ob-Porta) im Jahre 1535 der Gemeinde Stalla die Erhebung eines Weggeldes im Betrage von einem Pfennig pro Roß für die Zeit vom St. Gallustag bis zum Georgstag, gegen die Verpflichtung, „den wäg zu machen, damit die Sömer und biderlüt sicher wandlen und faren mögend und nit uff iren costungen still ligen“. Berücksichtigt man hier die Zeit, also in der Hauptsache die Wintermonate, in welcher diese Übertaxe gewährt wird, so ergibt sich als Grund zur Erhebung derselben ohne weiteres die Mehrarbeit des Schneebruches.

Und nun nehmen wir von der „lantstraß“ des Jakob von Castelmur Abschied, in der stillen Hoffnung, daß diese Darlegungen vielleicht den einen oder andern Leser veranlassen könnten, irgend-einen Punkt aufzugreifen und weiter zu erforschen und zu bearbeiten.

Die stiebende Brücke

Der Leser meines vorstehenden Artikels möge die folgenden Zeilen als Ergänzung desselben betrachten.

Prof. Schulte führt in seiner wertvollen „Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien“ als Haupthindernis für die Begehrbarkeit der Schöllenschlucht für den Handel den von der vorspringenden Nase des Kirchberges gebildeten Engpaß an, und nicht etwa den weiter

unten bei der Teufelsbrücke. Ein schlichter Äpler sei auf den kühnen Gedanken gekommen, an die senkrechte Felswand des Kirchberges eine Hängebrücke anzulegen, und dadurch sei dem Verkehr über den Gotthard das Tor geöffnet worden. Die Brücke sei so gebaut gewesen: An der Felswand wurden Eisenhaken angebracht und an diesen Haken Ketten aufgehängt, an deren einem Ende die Querbalken befestigt, während die andern Enden in die Felswand eingerammt waren. Diese Hängebrücke sei als die *stiebende Brücke* bekannt gewesen.

Gegen diese Annahme Schultes erhob sich Opposition, u. a. von Prof. Dr. Karl Meyer, 1911, in seinem Buche „Blenio und die Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII.“ und dann besonders von Dr. Laur-Belart in seinen „Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses“, 1924. Einmal wurde geltend gemacht, daß die eigentliche Sperre für den Durchgang der Schöllenschlucht im Engpaß bei der Teufelsbrücke zu erblicken sei, indem die Stelle am Kirchberg im Vergleich zu dieser fast harmlos erscheine; dann habe die Hängebrücke am Kirchberg nie die *stiebende Brücke* geheißen, sondern die *Twerrenbrücke*, und zwar deshalb, weil der Brückenboden aus Querbalken, sogenannten Twerren, bestanden habe. Die beständige Bespritzung der Balken durch das Bachwasser setzte diese einer raschen Fäulnis aus, und so war eine öftere Auswechslung notwendig, die dem in jener Gegend sehr kargen Waldbestand immer mehr Eintrag tat und den Gedanken, die Hängebrücke durch einen Tunnel zu ersetzen, zur Reife brachte. Im Jahre 1707 war das Werk vollendet, und die Galerie heißt das *Urner Loch*.

Was aber den Namen – die *stiebende Brücke* – anbelange, so existierte er im Mittelalter, aber nicht für die Brücke am Kirchberg, sondern für die Brücke in der Schlucht weiter unten, die seit dem 15. Jahrhundert Teufelsbrücke genannt wird.

Die *stiebende Brücke*! Der Name kommt einem so bekannt vor, und doch findet man ihn nicht, auch wenn man ihn auf einer ganz alten geographischen Karte sucht. Diese Mühe hätte man sich zwar ersparen können, wenn man bedacht hätte, daß das Urnerloch schon seit 240 Jahren besteht und der Name *Teufelsbrücke* auch den Namen *stiebende Brücke* völlig verdrängen konnte, und dazu im Verlaufe von 500 Jahren.

Als Reminiszenz aus der Schulzeit lebt die *stiebende Brücke*

wieder auf. Schiller läßt den Tell dem Parricida den Weg durch die Schöllenschlucht zum Gotthardpaß erklären und in poetischer Lizenz das Urnerloch, ein schwarzes Felsentor, schon vier Jahrhunderte früher bestehen:

Am Abgrund geht der Weg, und viele Kreuze
 Bezeichnen ihn, errichtet zum Gedächtnis
 Der Wanderer, die die Lawin' begraben.
 Und seid ihr glücklich durch die Schreckensstraße,
 Sendet der Berg nicht seine Windeswehen
 Auf euch herab von dem beeisten Joch,
 So kommt ihr auf die Brücke, welche st ä u b e t.
 Wenn ihr sie glücklich hinter euch gelassen,
 So reißt ein schwarzes Felsentor sich auf —
 Kein Tag hat's noch erhellt — da geht ihr durch,
 Es führt euch in ein heitres Tal der Freude.

Chronik für den Monat Februar

(Fortsetzung)

9. Am Sonntag um die Mittagszeit hat sich am Kreuz ob Pany ein schweres Lawinenunglück ereignet, dem sieben Mitglieder des Skiklubs St. Antönien zum Opfer gefallen sind. Eine elf Mann umfassende Gruppe des Skiklubs war zum Kreuz aufgestiegen. Etwas unterhalb des 2200 Meter hohen Gipfels löste sich ein Schneebrett, das die ganze Kolonne zudeckte. Einer der Verschütteten konnte sich befreien und einen Kameraden ans Licht befördern, worauf sie, unterstützt von andern Skifahrern, noch zwei der Verunglückten retten konnten. Die übrigen sieben aber konnten nur noch als Leichen geborgen werden, nachdem Hilfe von St. Antönien gekommen war.

10. Die von den Kantonschülern während der Weihnachtsferien durchgeführte Sammlung ist sehr befriedigend ausgefallen. Nach gründlicher Durchsicht und Sortierung ist nun alles in 367 Colis (Kisten, Säcke usw.) versandbereit. Die Textilien, Schuhe, Spielsachen und Schreibmaterialien ergaben 4922,4 Kilo. Die Lebensmittel machten 2259,5 Kilo aus. Das Gesamtgewicht beträgt damit 7181,9 Kilo (netto zirka 7 Tonnen). An Geldspenden gingen 2825 Fr. ein. Es sei bei dieser Gelegenheit nochmals allen, die in irgendeiner Weise an dieser Aktion mitbeteiligt waren, herzlich gedankt. In Verbindung mit der Schweizer Spende wurde beschlossen, die Sammlung dem Knabengymnasium in Ludwigshafen (Deutschland) zur Verteilung zu überlassen.

25. In der Historisch-antiquarischen Gesellschaft sprach Dr. W. Dolf von Zillis über „Landschaft und Geschichte“.

26. In der Naturforschenden Gesellschaft und im städtischen Ärzteverein sprach Prof. Dr. E. Hanhart von der Universität Zürich „Aus Theorie und Praxis der Vererbungsforschung beim Menschen“ (mit Lichtbildern).

(Schluß folgt)