

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgeber: F. Pieth
Band: - (1947)
Heft: 8-9

Artikel: Geschichte der Tardisbrücke
Autor: Gillardon, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397323>

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: 21.12.2024

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

1645 das Wappen auf einem Gemälde von Johann Anton Buol (v. Straßberg) im Schlöbli²³.

Der Verfasser gibt abschließend dem Wunsche vieler Freunde der Kunst- und Heimatgeschichte Ausdruck, daß dieser zweit-älteste Wappenstein von Parpan – er feiert dieses Jahr im stillen Versteck seinen 330. Geburtstag – mit aller Sorgfalt und Liebe ausgebessert und aufgefrischt werde, damit er dann im Hause, wo er immer war, einen würdigen Platz finde zu Ehren des vielverdienten Parpaner Geschlechts Schmid und des altehrwürdigen zürcherischen Adelsgeschlechts v. Meiß.

²³ Aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts stammen ferner:

1661 zwei geschnitzte Wappen in einem prächtigen Büffet im Schlöbli betreffend Dr. Ulrich Buol v. Straßberg und seine Gemahlin Magdalena v. Valär,

1662 das Grabmal für Joh. Ant. Buol v. Straßberg (Ep. I),

1673 das Grabmal für Ulrich Buol-Hemmi und Frau und Söhne (Ep. VII),

1685 das Grabmal für Ulrich Buol den Älteren (Baumeister!) (Ep. V),

1687 das Grabmal für Dr. Ulrich Buol v. Straßberg, Sohn des Joh. Ant. Buol v. Straßberg (Ep. III).

Alle anderen Wappendarstellungen in Parpan entstammen dem 18. und 19. Jahrhundert.

Geschichte der Tardisbrücke

Von Staatsarchivar Dr. Paul Gillardon †

Inhaltsverzeichnis

1. Bedeutung, Name und Bau der Brücke
2. Brückenstreit zwischen Ragaz und Maienfeld
3. Bestrebungen Maienfelds, unterstützt von den Drei Bünden, die Tardisbrücke zu erwerben, abzubrechen und an gelegenerer Stelle aufzubauen
4. Ablehnende Haltung der Ragazer und des Sarganserlandes, unterstützt von den VII Orten
5. Die Tardisbrücke im Besitz von Fläsch und Maienfeld
6. Samuel Gantner, Michael Burgauer und dessen Erben als Besitzer der Brücke (1569–1612)
7. Malans kauft die Brücke (1613)
8. Historisch bedeutsamste Zeit der Brücke
9. Maßnahmen der Malanser gegen eine Schmälerung ihrer Einkünfte an der Tardisbrücke
10. Verkaufsabsichten
11. Die Tardisbrücke als Ein- und Ausfuhrtor .

12. Die Tardisbrücke als Einfallstor der Bettler und Vaganten
13. Wuhrverhältnisse an der Brücke
14. Schicksale der Brücke 1799/1800
15. Verhandlungen über die Abtretung der Brücke an den Kanton
16. Verkauf der Brücke an den Zoller Stephan Niggli 1811
17. Malans muß die Brücke wieder übernehmen
18. Übergang der Brücke an den Kanton Graubünden

Bedeutung, Name und Bau der Brücke

In der Geschichte des bündnerischen Verkehrswesens kam den Straßen, die von Italien her über die Bündner Pässe nach Deutschland führten, von jeher eine ausschlaggebende Bedeutung zu. In Chur vereinigten sich die verschiedenen Paßstraßen, um sich gemeinsam nach Norden zu wenden. Doch schon nach kurzen drei Stunden fand eine neue Gabelung in zwei Haupttrouten statt. Während sich die eine nach Überquerung der Landquart über die Luziensteig auf dem rechten Rheinufer dem Bodensee und damit Süddeutschland zuwandte, führte die andere über die Tardisbrücke durch die Walenseefurche in die Eidgenossenschaft und weiterhin nach Frankreich sowie in die Rheingebiete bis nach Holland. Über die Tardisbrücke ging die einzige das ganze Jahr offene Verbindung des Dreibündestaates mit der Eidgenossenschaft.

Beim Übergang der gemeinsamen Straße über die Landquart erhob der Bischof von Chur auf Grund einer Schenkung des Kaisers Otto I. des Großen vom Jahre 967 einen Zoll, der jedenfalls schon damals mit der Pflicht zur Unterhaltung der notwendigen Verbindung über dieses zuweilen recht wilde Bergwasser verknüpft war. Aber erst 1509 erhalten wir die erste urkundliche Nachricht über den Bau einer Brücke daselbst. Am 9. Januar 1509 schloß nämlich der Bischof Paul Ziegler von Chur mit den III Bünden einen Vertrag, wonach sich der Bischof zum Bau einer Brücke daselbst auf Kosten des Domkapitels verpflichtete. Als Entgelt dafür bewilligten ihm die III Bünde, wie seinerzeit Kaiser Otto I., die Erhebung eines Brückenzolls. Daher der Name Zollbrücke. Die Abzweigung des Verkehrs nach Westen gegen Zürich und die Eidgenossenschaft hin vollzog sich aber damals noch nicht bei dieser Brücke, sondern erst in Maienfeld, von wo, einfach genug, im Sommer eine Fähre und im Winter eine sogenannte Winterbrücke, die im Frühjahr beim Steigen des Rheins wieder abgebrochen wurde, nach Ragaz führte.

Wohl angeregt durch diesen bischöflichen Brückenbau über die Landquart und den damit verbundenen Zoll mag dann Medardus Heinzenberger von Ragaz auf den Gedanken gekommen sein, auch diesen Verkehr nach Westen durch eine Verbesserung der Straßenverhältnisse mittelst Bau einer neuen, festen Brücke günstiger zu gestalten. Aber nicht bei Maienfeld an Stelle der periodischen Winterbrücke stellte er seinen Bau auf, denn abgesehen von dem Umweg, den eine Führung der Straße über Maienfeld für den Westverkehr bedingte, dürfte ihn die Schwierigkeit des ebenen, jeder Überschwemmung ausgesetzten Geländes veranlaßt haben, einen andern Platz für den Bau seiner Brücke zu wählen. Er entschloß sich für eine Brücke bei Mastrils, wo die Möglichkeit vorhanden war, die Brücke wenigstens auf der einen Seite auf einem festen und sichern Felsenkern zu verankern. Im Jahre 1529 schritt der wagemutige Brückenbauer zur Tat und stellte bei den III Bünden als Oberherren des dortigen Gebietes das Gesuch, eine feste und dauernde Brücke über den Rhein schlagen zu dürfen.

Den III Bünden konnte eine solche wesentliche Verbesserung eines Hauptzuganges zu ihrem Lande nur sehr erwünscht sein. Sie erteilten deshalb dem Heinzenberger diese Erlaubnis in einer Urkunde vom 19. Januar 1529. Sie ist das erste historische Dokument in der langen und teilweise recht schmerzlichen Geschichte dieser Brücke. Die Bünde förderten das Unternehmen Tardi Heinzenbergers auf verschiedene Weise. Wie vor zwanzig Jahren der bischöflichen Brücke über die Landquart, so verliehen sie nun auch der neuen Brücke über den Rhein das Recht, einen Brückenzoll erheben zu dürfen. Die erstere erhielt seither den Namen „obere Zollbrücke“, während diejenige über den Rhein als „untere Zollbrücke“ in die Geschichte einging. Daneben erhielt sich aber der Name Tardisbrücke, zur Erinnerung an deren ersten Erbauer Medardus oder in abgekürzter Form Tardi Heinzenberger von Ragaz. Er ist, seitdem die Zollschraken dasselbst gefallen sind, zum alleinigen Namen dieser Brücke geworden.

Neben dem bewilligten Brückenzoll, der schon in diesem ersten Brief eine ziemlich eingehende Spezialisierung nach Menschen-, Vieh- und Warenverkehr erfuhr, leisteten die Bünde noch einen Beitrag von 100 Gulden an diesen Brückenbau und wiesen dem Erbauer ein Stück Boden, eine Au, zu persönlicher Benützung an.

Bezüglich des Zolls wird sogar bestimmt, daß auch diejenigen, die mit Schiffen über den Rhein oder den Rhein hinunter fahren, ihn bezahlen müssen, widrigenfalls der Zollinhaber ihnen nachjagen und sie nach Zollsrechten behandeln darf. Dafür behielten sich die Bünde nicht nur für sich gemeinsam, sondern auch für jeden einzelnen Bund oder einzelne Gemeinden, ja selbst für einzelne in den Bünden gesessene Personen innerhalb eines halben Jahres nach erfolgtem Kaufsangebot ein Vorkaufsrecht vor. Sollte dieses Vorkaufsrecht nicht benützt und die Brücke selbst anderweitig verkauft oder versetzt werden, so behalten sich die Bünde für ein weiteres halbes Jahr das Zugrecht vor. Bei der Wichtigkeit dieser Brücke wollten die Bünde dieselbe auf jeden Fall in sichern Händen wissen.

Weiter enthält dieser erste Brückenbrief die Bestimmung, daß die Brücke, im Falle sie früher oder später durch Gottes Gewalt oder das Wasser ganz oder zum Teil weggerissen würde, durch Tardi Heinzenberger und seine Frau Anna (sie hieß Anna Moser), sei es in Form einer Winterbrücke, einer Fähre oder einer festen Brücke, wieder ersetzt werden solle, damit jedermann versichert und versorgt sei. Sollten sie nur eine Winterbrücke schlagen, muß dieselbe innerhalb eines halben Jahres durch eine feste Brücke nach bestem Vermögen der Erbauer und auf deren Kosten ersetzt werden. Als Rechtsdomizil für den Inhaber der Brücke in Forderungsklagen wird Zizers bezeichnet.

Auf Grund dieses Vertrages muß dann Tardi Heinzenberger im Laufe des Jahres 1529 die Brücke gebaut haben. Da letztere eine bedeutende Menge Holz benötigte und diese offenbar in der Nähe nicht in genügendem Maße aufzutreiben war, wandte sich der Bauherr an die Gemeinde Valendas. Sie bewilligte ihm aus ihren Wäldern eine größere Anzahl Stämme. Für dieses Entgegenkommen erteilte Heinzenberger der Gemeinde Valendas die Zollfreiheit auf seiner Brücke für alle Bürger von Valendas, die sich als solche ausweisen konnten. Der Brief ist ausgestellt am 11. November 1529 und besiegelt vom Bürgermeister von Chur, Ulrich Gerster. Tardi Heinzenberger hatte auf diese Weise jedenfalls billiges Holz erhalten, denn die Gefahr, daß die Leute von Valendas ihre Zollfreiheit auf der Tardisbrücke allzusehr ausnützen würden, war nicht sehr groß. Immerhin blieb diese Zollfreiheit die Jahrhunderte hindurch bis zur Aufhebung der Binnenzölle überhaupt bestehen.

Aber nicht nur Valendas hatte Anteil am Zustandekommen der

Brücke, sondern ebensosehr die IV Dörfer, die gleicherweise Holz lieferten und Arbeit leisteten. Auch die Leute aus dem Sarganserland, wohl hauptsächlich die Ragazer, wiesen später darauf hin, wie sie mit Holz, Tagwen und anderm viel an diese Brücke verwendet hätten. So schien sie sichern Bestand zu haben, wenn nicht öftere Hochwasser und die Rivalität zwischen Ragaz und Maienfeld ihre Existenz mehrmals in Frage gestellt hätten.

2. Brückenstreit zwischen Ragaz und Maienfeld

Wie bereits erwähnt, ging der Verkehr vor Erbauung dieser Brücke von Ragaz über eine Fähre nach Maienfeld und fand dort den Anschluß an die allgemeine Reichsstraße. Durch den Bau der Tardisbrücke verlor Maienfeld diesen Verkehr von Zürich her, und der Anschluß an die Reichsstraße vollzog sich erst bei der obern Zollbrücke. Dagegen gewann Ragaz an Bedeutung, dessen Sust und Fuhrwerksverkehr offenbar wesentlich zunahm. Was Wunders, daß Maienfeld diese Konkurrenz nach Möglichkeit auszuschalten suchte und darnach strebte, seine frühere Stellung im Verkehrswesen wieder zurückzugewinnen. Es entspann sich daraus eine fast 20 Jahre dauernde bittere Feindschaft zwischen den beiden Rivalen, die zeitweise sogar in Tätlichkeiten auszuarten drohte. Ragaz befand sich in diesem Streite insofern im Vorteil, als es den mächtigen Schutz der im Sarganserland regierenden VII eidgenössischen Orte genoß, während Maienfeld von den III Bünden nur lau unterstützt wurde. Es machten sich selbst dort gegenteilige Interessen geltend, indem das Hochgericht der IV Dörfer für die Tardisbrücke eintrat und diese offenbar auch sonst große Sympathien genoß, sonst hätten die Bünde den Brückenbau kaum erlaubt und ihr auch sonst keine Unterstützung gewährt. Da der Brückenstreit zwischen Maienfeld und Ragaz zum Teil auch die Landeshoheit betraf, kam er auch in den Verhandlungen der die Landschaft Sargans regierenden Orte zur Sprache, weshalb uns die eidgenössischen Abschiede über seinen Verlauf am besten orientieren.

Zum ersten Mal ist davon die Rede auf einem Tag der sieben zu Sargans regierenden Orte vom 12. Mai 1533, wo es heißt: „Heimzubringen, was die von Maienfeld und der Abt von Pfäfers vorgebracht haben wegen Erbauung einer Brücke über den Rhein.“ Nach einer Urkunde vom 15. Mai 1533 betraf dieses Vorbringen der beiden die Absicht, an Stelle der Maienfelder Fähre eine feste

Brücke zu bauen, wogegen aber Ragaz und die IV Dörfer Einsprache und Gegenvorstellungen erhoben. Infolge Dazwischenkunft der eidgenössischen Orte beim Kloster Pfäfers, dessen Schirmorte sie waren, unterblieb aber der Bau einer solchen Brücke. Im Herbst des gleichen Jahres ist sodann von der Absicht eines Verkaufs der Tardisbrücke durch Tardi Heinzenberger die Rede, wobei die Bürgerschaft von Maienfeld als Käuferin in Erscheinung tritt. Der zu Davos versammelte Bundestag gemeiner III Bünde gab als Landesherr und Inhaber eines Vorkaufsrechtes zu einem solchen Verkauf seine Zustimmung. Er scheint aber damals, jedenfalls infolge der ihm nachteiligen Stellungnahme der VII Orte nicht zustandegekommen zu sein, denn am 21. Januar 1535 reicht Tardi Heinzenberger bei den III Bünden gegen Maienfeld Klage ein, da dieses im Winter eine sogenannte Winterbrücke über den Rhein zu schlagen pflege und dort Mensch und Vieh zollfrei passieren lasse. Die Bünde, die ihm für seine Brücke ein Zollrecht verliehen hatten, schützten Heinzenberger gegen diese schädigende Konkurrenz. Sie bestimmten, daß die Benützer der Winterbrücke ihm den Zoll zu entrichten hätten, als ob sie über die Tardisbrücke selbst fahren würden.

Wohl auf dieses Urteil hin muß dann ein Verkauf der Tardisbrücke doch stattgefunden haben, wie denn auch Tardi Heinzenberger und seine Frau Anna Moser, allerdings erst am 9. Dezember 1535, dem Stadtvogt, Werkmeister und Rat von Maienfeld den Empfang von 300 Kronen „herrührend vom Kauf der Brücke“ quittieren. Aus einer spätern Urkunde geht wieder hervor, daß Maienfeld nicht die ganze Brücke, sondern nur drei Viertel davon gekauft hatte, während Tardi Heinzenberger ein Viertel davon behielt. Der Kauf der Tardisbrücke durch Maienfeld ist überhaupt recht unklar. Er scheint zwar im Frühling 1535 abgeschlossen, später, als sich die Pläne Maienfelds nicht in der gewünschten Weise ausführen ließen, wieder rückgängig gemacht worden zu sein. Diese Pläne Maienfelds bestanden darin, die dem Tardi abgekaupte Brücke abzureißen und durch eine solche bei der Maienfelder Fähre zu ersetzen. Es geht dies aus den im Sommer 1535 mit den VII Orten gepflogenen Unterhandlungen hervor. Schon am 8. Juni 1535 kommt dieses Traktandum auf der Jahrrechnung zu Baden zur Sprache. Es heißt darüber in den Abschieden: „Nachdem der Stadtvogt und Rat zu Maienfeld dem Tardi die Rheinbrücke, die er gebaut, abgekauft haben, der Rhein die Straße

aber sehr gefährdet, sind sie willens, eine Brücke unterhalb Maienfeld nach der alten Landstraße zu schlagen, damit jedermann mit Leib und Gut sicher sei.“ Die Bitte Maienfelds um Bewilligung dieses Baues wird in den Abschied genommen. Eine solche Bewilligung war notwendig, da eben der linksrheinische Brückenkopf auf Gebiet der VII Orte zu stehen kam. Daß letztere Bedenken trugen, diese Bewilligung zu erteilen, geht aus dem weitem Text dieses Beschlusses hervor. Es wird darin ausgeführt, die Berichte über den Nutzen einer solchen Brücke hätten sich noch immer widersprochen, auch bestehen Befürchtungen, daß ein Ausbruch des Rheins großen Schaden verursachen würde. Zuletzt wird die Sache den nächstbeteiligten Orten Zürich, Schwyz und Glarus zur weitem Verfolgung übertragen. Sie sollten die Lage des Rheins und der Brücke in Augenschein nehmen und an der nächsten Tagung darüber berichten. Diese wurde auf den 4. Juli nach Sargans angesetzt.

Mit zwei Tagen Verspätung, am 6. Juli, fand dann diese Tagung zu Sargans wirklich statt. Die Vertreter obiger drei Orte, nämlich Ulrich Stoll, alt Landvogt, Hieronymus Schorno, Pannerherr, alt Landvogt zu Sargans, und Jakob Knobel, alt Landvogt zu Werdenberg, verhörten dabei die konkurrierenden Parteien, ebenso ließen sich die III Bünde vernehmen. Aus dem ganzen Protokoll ergibt sich die damalige Sachlage ziemlich genau. Zuerst berufen die Kommissäre einige Landleute, aus jeder Gemeinde zwei, und befragen sie, ob die Brücke ihnen zu Nutzen oder Schaden gereichen würde. Alle, mit Ausnahme derjenigen von Ragaz und Wartau, erklären, diese könnte der Obrigkeit und ihnen nur von Nutzen sein. Darauf erhalten die Vertreter von Maienfeld das Wort. Sie bringen vor, wie der Tardi Müller (Heinzenberger) mit Einwilligung der III Bünde seine Brücke gebaut, die eine Zeitlang gute Dienste geleistet habe. Da aber der Rhein und die Landquart einmal so stark über die Ufer getreten seien, daß die Brücke ganz im Wasser stand, woraus viel Unglück und Schaden entstanden sei, hätten sie sich entschlossen, mit Erlaubnis des Abts von Pfäfers selbst eine Brücke zu bauen, die Sommers- und Winterszeit gangbar wäre. Sie würde niemandem Nachteile bringen als höchstens denen von Ragaz an ihren Sustgebühren sowie vielleicht einigen Wirten und Fuhrleuten. Dagegen böte sie der Allgemeinheit ihren Nutzen in Kriegszeiten und Feuersnöten. Würde man ihnen den Bau erlauben, würden sie die Brücke aus gutem Lärchen- und

Eichenholz schlagen und die Tardisbrücke, die sie käuflich erworben haben, stehen lassen, bis die neue Brücke fertig und als bewährt anerkannt sei. Der Abt von Pfäfers unterstützte diese Ausführungen von Maienfeld, da die Brücke sehr nützlich sein würde. Den Entscheid darüber stellt er immerhin den VII Orten anheim.

Anders ließen sich die Ragazer vernehmen. Die Tardisbrücke sei gut und bequem, nur in Zeiten von Hochwasser nicht zugänglich. Daran sei aber Maienfeld schuld, denn die Maienfelder haben die dem Tardi zuerst erteilte Bedingung, auch die nötigen Zugänge zu erhalten, dadurch bei den III Bünden wieder rückgängig gemacht, daß ihm verboten wurde, die nötigen Wuhre anzulegen. Sie haben weiter das Angebot von Ragaz, dem Tardi die Kosten tragen zu helfen, ausgeschlagen, dann selbst Wuhre erstellt, durch welche Weg und Steg zuzeiten verwüstet und unbrauchbar werden. Dies alles sei unzweifelhaft geschehen, um eine neue Brücke zu erbauen und den den Ragazern aus der Tardisbrücke erwachsenden Vorteil sich selbst zuzuwenden. Die neue Brücke würde sich auch in Kriegszeiten als Nachteil erweisen, wie sich im Schwabenkriege gezeigt habe, als die Wallgauer Maienfeld durch Verrat eingenommen und zweifellos auch nach Ragaz gekommen wären, wenn sie über den Rhein gekonnt hätten. Dem Abt von Pfäfers gaben die von Ragaz zu bedenken, er solle seine Leute wegen eines kleinen Vorteils nicht preisgeben, da sie große Zinse und Zehnten zu tragen haben, und diese um so leichter leisten könnten, wenn ihnen der jetzige Verdienst nicht entzogen würde. Die VII Orte erinnerten sie an die ihnen schuldigen Gülten und machten auf den ihnen durch den Bau der neuen Brücke zu gewärtigenden Schaden aufmerksam, indem sie daselbst größere Ausbrüche befürchteten:

Die III Bünde, die bei dieser Aussprache auch vertreten waren, verwandten sich ernstlich für den Bau der neuen, von Maienfeld geplanten Brücke. Im Kauf mit Tardi Heinzenberger sei ausbedungen, dessen Brücke nicht abzutragen, bis die „untere“ sichergestellt sei. Im Falle eines abschlägigen Bescheides verwahren sie sich gegen allen daraus entstehenden Schaden. Ihrem Votum mußte aber dasjenige der IV Dörfer Abbruch tun. Diese wiesen darauf hin, wieviel sie an Holz und Arbeit an die Tardisbrücke verwendet und wie ihnen Tardi dafür Zollfreiheit eingeräumt hätte. Wenn die „untere“ Brücke gebaut würde, müßten sie Schadenersatz verlangen.

Am Schluß dieser Verhandlungen wurde ein Augenschein am Ort der geplanten Brücke vorgenommen, das Verhandlungsprotokoll durch den Zürcher Vertreter Ulrich Stoll besiegelt und jedem der Boten ein Exemplar davon ausgehändigt.

Ein endgültiger Entscheid ließ jedoch auf sich warten. Als die Stadt Maienfeld auf der Tagsatzung zu Baden vom 11. August 1535 einen solchen verlangte, wurde auf den Schaden, den eine solche Brücke bringen könnte, hingewiesen. Man wisse zudem noch nicht, was die Boten auf dem letzten Tag zu Sargans vom 8. Juli gehandelt haben. Deshalb wurde eine Antwort auf die nächste Tagung verschoben. Es war dies der beliebte Ausweg, wenn den Orten eine Angelegenheit nicht genehm war und sie sich doch scheuten, eine direkt abschlägige Antwort zu erteilen. Die Sache blieb eben unentschieden liegen.

3. Bestrebungen Maienfelds, unterstützt von den III Bünden, die Tardisbrücke zu erwerben, abzurechen und an gelegenerer Stelle aufzubauen

Anlässlich dieser Bemühungen Maienfelds um den Bau einer Brücke über den Rhein dürfte es gewesen sein, daß die Maienfelder von Ort zu Ort, d. h. von einem der sieben eidgenössischen, (in Sargans regierenden Orte zum andern ritten, um die Erlaubnis zum Bau einer solchen Brücke zu erhalten. (Eidg. Abschiede Bd. IV, 1 c S. 193, a.)

Da eine Bewilligung zum Bau der neuen Brücke ausblieb, scheint Maienfeld die Tardisbrücke wieder dem Tardi überlassen zu haben und vom frühern Kauf zurückgetreten zu sein. Dies muß aus zwei Urkunden geschlossen werden, welche von Streitigkeiten zwischen Tardi Heinzenberger einerseits und der Stadt Maienfeld andererseits berichten. So klagt Tardi am 21. Oktober 1535 (GA. Maienfeld, Urk. Nr. 260) vor den Ratsboten gem. III Bünde gegen Maienfeld wegen der von letztem Jahr für Jahr über den Rhein geschlagenen Winterbrücke, auf der jedermann zollfrei passieren könne, wodurch ihm auf seiner eigenen Brücke und an seinem Zoll großer Schaden entstehe. Die III Bünde willfahren seiner Klage und erkennen, wer über die Winterbrücke zu Maienfeld reite, gehe, Güter über dieselbe spediere oder durch den Rhein selbst fahre,

muß dem Tardi den Zoll genau so entrichten, wie wenn er dessen Brücke benützt hätte. Zuwiderhandelnde sollen gestraft werden „als die so den Zoll verfahren habend“. Immerhin darf dadurch der Fähre zu Maienfeld kein Eintrag geschehen. Weiter versammelten sich am 25. Mai 1536 (Urk. GA. Maienfeld Nr. 172) im Auftrag gemeiner III Bünde verschiedene Spruchherren und entschieden in einem Streit zwischen Obigen über die Ausdehnung der Wuhrpflicht und wieder betreffend den Zoll an der Winterbrücke zu Maienfeld. Die Wuhrpflicht wird ganz dem Tardi auferlegt. Er oder seine Nachfolger sollen wuhren abwärts soweit der III Bünde Grund und Boden geht, und vom Berg gegen den Rhein vier Klafter weit aufwärts dem Zaune nach bis an den Eckstein, darin ein gerades Kreuz gehauen ist. Dazu werden noch verschiedene Angaben über die Wuhrgrenzen gemacht. Tardi Heinzenberger darf auch nur Strich- und keine Schupfwuhre anlegen, ebenso darf er den rechten Flußlauf nicht durch Anlegen von Teichen (Gießen) zur Anschwemmung hindern. Von Wuhrpflichten der Bürgerschaft von Maienfeld ist nirgends die Rede, was doch der Fall wäre, wenn die Brücke ihr gehört hätte. Allerdings betreffen die oben genannten Wuhrunge auch nur die linke, d. h. Mastrilser Seite des Rheins, während von der andern nichts gesagt wird.

Über den zweiten Punkt ihres Streites, den Zoll, wurde diesmal kein rechtlicher, sondern ein gütlicher Spruch gefällt. Darnach sollen beide Teile zusammen einen Zoller verordnen für den über die Winterbrücke gehenden Verkehr, und der Zoll soll beiden Parteien je zur Hälfte gehören. Die den Rhein hinunter fahrenden Flöße zahlen aber ihren Zoll nur dem Heinzenberger. Betreffend die Fähre bleibt es bei den bisherigen Bestimmungen. An die Kosten der Winterbrücke hat Tardi nichts beizutragen.

Gegen einen endgültigen Verkauf der Tardisbrücke an Maienfeld spricht auch das am 5. Januar 1536 zwischen Mastrils und dem Ehepaar Medardus Heinzenberger und Anna Moser vereinbarte Abkommen. Darnach verkaufen die Mastrilser dem letzteren das ganze Land und Holz unterhalb der Tardisbrücke vom Geißentobel bis an die Landesgrenze und bergwärts, soweit der Rhein reichen mag um 20 gute Behemsch Churer Währung. Der Käufer muß dafür auch die Brücke sowie Weg und Steg dazu zu allen Zeiten und ohne deren von Mastrils Kosten instand halten. Sollte der Rhein bei Hochwasser die Ufer überfluten, daß man die Landstraße nicht gebrauchen könnte, sind die genannten Eheleute ver-

pflichtet, einen guten, sichern Weg durch den Stein erstellen zu lassen, so daß einer mit einem Roß oder Rind durchfahren könnte. Sollten sich die Käufer bei Ausführung dieser Vorschriften säumig erzeigen, fällt das verkaufte Land und Holz wieder denen von Mastrils zu.

Auch im folgenden Jahre erscheint Tardi Heinzenberger als Besitzer der Brücke. Am 15. Mai 1537 (Urk. GA. Malans Nr. 37) fällt nämlich Hans Jauch, des Rats von Uri und derzeit Landvogt im Sarganserland, samt zwei Rechtsprechern ein Urteil in einem Streit zwischen dem Abt von Pfäfers und Tardi Heinzenberger, Zoller und Inhaber der Tardisbrücke. Darnach soll der Abt, weil er Tardi seinerzeit „etwas an die Brücke zu schenken“ versprochen, wofür er Zollfreiheit zugesichert hat, auf nächsten St. Martinstag 15 fl. Churer Münze und Währung bezahlen. Weiter soll der Abt dem Tardi verschiedene namentlich aufgeführte Klostergüter, die er bisher verzinst hat, zinslos überlassen, solange Tardi und seine Hausfrau leben. Für weitere von ihnen erworbene Lehengüter des Klosters gilt diese Vergünstigung nicht.

Daß Maienfeld die Tardisbrücke nicht besaß, hingegen seine Pläne auf den Erwerb, um sie abbrechen und an gelegenerer Stelle wieder aufbauen zu können, nicht fallengelassen hatte, geht klar aus einem Abschied der eidgenössischen Tagsatzung zu Baden vom 12. April 1540 hervor (Eidg. Abschiede Bd. 4, Abt. 1 c, S. 1193). Darnach zeigen Abgeordnete aus dem Sarganserland an, wie der Tardi die von ihm erbaute Brücke, an die sie mit Holz, Tagwen und anderm viel verwendet, den Maienfeldern zu kaufen geben wolle. Diese würden sie dann abbrechen und an einem andern, ihnen beliebigen Platz eine neue erstellen, was den Sarganserländern zu großem Nachteil gereichen müßte. Sie bitten daher, diesen Kauf nicht zu gestatten.

Die eidgenössischen Boten nahmen dieses Gesuch der Sarganserländer mit nach Hause, beeilten sich aber in keiner Weise mit dessen Erledigung. So sah sich denn eine bündnerische Gesandtschaft genötigt, auf einem Tag zu Baden vom 7. August 1542 diese Angelegenheit neuerdings vorzubringen (Eidg. Abschiede 4, 1 d, S. 173). Sie wiesen darauf hin, daß die von Tardi neu erbaute Brücke ganz ungelegen sei, weil niemand dazu gelangen könne, wenn der Rhein stark anschwellt. Die Herren der III Bünde hätten deshalb für gut erachtet, oberhalb Maienfeld eine andere Brücke zu bauen, die zu Schimpf und Ernst beiden Teilen viel nützlicher

wäre. Weil nun beide Teile des Rheins zu Bünden gehören und der dritte Teil dem Abt von Pfäfers, so würden sie, wenn der Abt seinen Drittel selbst erstelle, diesem auch den dritten Teil des Genusses überlassen. Die Bünde ersuchen demnach, ihnen dies bewilligen zu wollen.

Diese von den Bünden angezogene Verteilung der Besitzrechte am Rhein bezog sich auf die Fischereirechte und die Rechte an der Fähre, die zu zwei Dritteln den III Bünden und zu einem Drittel dem Abt von Pfäfers gehörten. Daß aber das linke Rheinufer bei Maienfeld territorial den sieben im Sarganserlande regierenden Orten zustand, beweist schon der Umstand, daß die III Bünde bei ihnen um die Erlaubnis zum Bau dieser Brücke einkommen mußten. Da von diesen keine Antwort eintraf, suchte Junker Hans von Marmels als Abgesandter der III Bünde an die Tagsatzung zu Baden am 16. April 1543 abermals um die Erlaubnis nach, bei Maienfeld eine Brücke über den Rhein schlagen zu dürfen, weil die von Tardi erbaute ungangbar sei. Der Gesandte erinnerte an den Augenschein vom Juli 1535, der schon damals das Bedürfnis nach einer neuen Brücke erwiesen habe. Die III Bünde wollen sich deshalb keines Abschlags versehen, aber im Falle der Abweisung an dem daraus entstehenden Schaden keine Schuld tragen und sich dagegen förmlich verwahrt haben (Eidg. Abschiede 4, 1 d, S. 241).

Die Antwort wurde auf die nächste Tagung in Aussicht gestellt, doch scheint eine solche überhaupt nie erteilt worden zu sein, da die Orte dem Bau dieser Brücke eben hauptsächlich mit Rücksicht auf ihre Untertanen in Ragaz ablehnend gegenüberstanden. Ganze sechs Jahre verschwindet seither diese Angelegenheit aus den eidgenössischen Abschieden, um dann plötzlich im Spätherbst 1549 akuten Charakter anzunehmen. Am 21. Juli 1549 richtete der Landvogt von Maienfeld, Jakob von Sax, im Auftrage der Bürgerschaft von Maienfeld ein Gesuch an die III Bünde, ihr zu gestatten, die Rheinbrücke unterhalb Maienfeld, bei der Fähre oder an andern gelegenen Orten auf eigene Kosten zu schlagen. Die Bünde erteilten diese Erlaubnis, soweit die Marchziele gemeiner III Bünde reichen, in der Voraussetzung, daß die Ragazer den auf sie fallenden Teil der Brücke ebenfalls schlagen werden, und unter der Bedingung, daß die von Maienfeld die Tardisbrücke nebst Weg und Steg dazu bis zur Aufrichtung der provisorischen untern Brücke in Ehren halten und ohne Bewilligung der III Bünde nicht abgehen lassen. Doch scheint die Tardisbrücke damals wirklich

im Besitz der Stadt Maienfeld gewesen zu sein (GA. Maienfeld, Urk. Nr. 211).

4. Ablehnende Haltung der Ragazer und des Sarganserlandes, unterstützt von den VII Orten

So schien sich die Bürgerschaft von Maienfeld in der Brückenbaufrage endlich ihrem Ziele zu nähern, womit freilich auch das Schicksal der Tardisbrücke immer ungewisser wurde. Die alte Opposition des von den VII Orten gedeckten Ragaz bestand jedoch immer noch. Als der Landvogt von Sargans von den Absichten der Maienfelder erfuhr, schrieb er sofort an seine Obern, erinnerte an die gleichen Pläne Maienfelds vor einigen Jahren und wie die drei Orte Zürich, Glarus und Schwyz in Verbindung mit den übrigen vier Orten dies verhindert hätten. Sie seien zweifellos noch heute der gleichen Gesinnung. Es sollte deshalb im Sinne einer beigelegten Kopie freundlich an die III Bünde geschrieben werden, das Vorhaben der Ihrigen abzustellen. Jeder Ort sollte seine Boten instruieren, wie diese Belästigung der Sarganserländer abzustellen sei, und auch die vier übrigen Orte seien entsprechend zu benachrichtigen. Dieses Schreiben an die Bünde ist vom 15. Oktober 1549 datiert und hebt besonders hervor, daß durch den beabsichtigten Brückenbau der Rhein auf die Seite von Ragaz gedrängt werde.

Das obige Schreiben des Landvogts von Sargans, Jost Abyberg von Schwyz, datiert vom 9. Oktober. Wir erfahren aus ihm weiter, daß er in dieser Sache noch den Landvogt von Baden um Rat gefragt und auf dessen Rat hin dem Landvogt zu Maienfeld geschrieben hatte. Dieser habe aber geantwortet, keine Gewalt zu haben, dieses von den III Bünden bereits erlaubte Unternehmen abzustellen.

Endlich hatten es die Maienfelder satt, sich durch solche böswillige Trölereien weiter aufhalten zu lassen. Sie begannen eigenmächtig mit dem Bau der Brücke und ließen sich auch durch die vielfältigen Bitten und Ermahnungen des Landvogts in Sargans davon nicht abhalten, mit diesem Bau fortzufahren, und zwar mit gewehrter Hand an Feiertagen und an Werktagen. Zwei Ragazer, die herbeikamen, um sie abzumahnern, wurden gefangen genommen und einem Verhör unterzogen, dann aber wieder freigelassen. Auch sonst verhielten sich die Leute von Maienfeld gegen die Ragazer

mit Worten und Werken derart, daß sich letztere bei den VII Orten beklagten, zumal diese Brücke nach Angabe derer von Ragaz nicht nur den VII Orten, sondern auch ihnen von Ragaz und andern an ihren Lehengütern schade.

Eine unentschiedene Haltung nahm, wie wir sahen, der Abt von Pfäfers ein. Hatte er früher das Unternehmen von Maienfeld eher begünstigt, die Entscheidung aber den VII Orten überlassen, so stellte er sich diesmal mehr auf die Seite von Ragaz. Die von Maienfeld seien zu ihm gekommen und hätten ihm angezeigt, daß sie die Absicht hätten, über ihre zwei Teile Rhein eine Brücke zu schlagen, er möge dazu behilflich sein, daß auch die Brücke über seinen Drittel zustande komme. Mit Rücksicht auf die Seinigern zu Ragaz, die mit diesem Brückenbau sehr unzufrieden seien, weiter in Anbetracht des Schadens an den Lehengütern und an seinem Anteil an der Fähre ersucht er die Schirmherren, ihn bei seinen Rechten an der Fähre zu erhalten.

Auch der Ammann Good wies im Namen des ganzen Sarganserlandes auf den durch diesen Brückenbau dem Lande erwachsenden großen Schaden und Nachteil hin, zumal dadurch der Rhein mehr auf die Seite des Sarganserlandes gedrängt werde. Anschließend berichtete der Landvogt von Sargans über seine mündlichen und schriftlichen Bemühungen sowohl bei Maienfeld und Ragaz als bei den III Bünden zur Beilegung dieses Streites. Die Maienfelder hätten sich aber trotzig und ungebührlich sowie den geschworenen Bünden zuwider benommen und hätten, allen Rechtsboten und freundlichen Ermahnungen des Landvogts trotzend, ihr Werk mit gewehrter und gewaffneter Hand an Feier- und Werktagen fortgesetzt.

Die darauf ebenfalls zu Worte kommenden Gesandten der Drei Bünde wiesen auf die öftern Hochwasser des Rheins und der Landquart hin, so daß niemand zur Tardisbrücke gelangen könne, wie denn gerade letztes Jahr großer Schaden entstanden sei. Deshalb hätten die III Bünde denen von Maienfeld den Bau ihres Teils einer neuen Brücke erlaubt in der Meinung, daß der Abt von Pfäfers seinen dritten Teil erbaue. Sie ersuchen deshalb um die Einwilligung zu diesem Brückenbau, wobei sich die III Bünde verpflichten, die Tardisbrücke stehen zu lassen, bis die neue Brücke ihre Existenzfähigkeit bewiesen habe. Sollte sie den Angehörigen der Eidgenossen jemals Schaden bringen, werden sie dieselbe wieder entfernen.

Die Vertreter von Maienfeld bestritten, gewalttätig vorgegangen zu sein, und beriefen sich ebenfalls auf die öftere Hochwassergefahr, die die Benützung der Tardisbrücke unmöglich mache. Nachdem sie den Bau der Brücke begonnen hätten, seien einige von Ragaz in der Nacht mit Schwertern und andern Waffen zur Brücke gekommen, weshalb sie genötigt gewesen seien, Wächter zu bestellen, damit ihnen nicht, wie gedroht worden sei, die Seile und anderes zerstört würde. Später seien einige mit Gewehren und Spießen unter großem Geschrei herbeigekommen, worauf sich die von Maienfeld mit Gewehren und Handrohren zur etwaigen Abwehr versehen hätten.

Zu einer staatsrechtlichen Auseinandersetzung gab sodann die Verteilung des Brückenbaues Anlaß, wonach Maienfeld und die III Bünde zwei Drittel und der Abt von Pfäfers ein Drittel bauen sollten. Es geschah dies auf Grund der oben genannten Anteilsrechte an der Fähre und der Fischerei, die zu zwei Dritteln Maienfeld und zu einem Drittel dem Abt von Pfäfers gehörten. Die VII Orte als Territorialherren des Sarganserlandes betrachteten aber die Mitte des Rheins als Landesgrenze, über die hinaus weder Maienfeld noch die III Bünde das Recht hätten zu bauen. Die Boten der III Bünde wiesen aber darauf hin, daß vor kurzem die von Glarus sowie die von Disentis und Waltensburg einen Weg über den Panixerpaß gebaut hätten, der gemeinen III Bünden schädlich sei, ohne daß die III Bünde dies hätten verhindern können. Deshalb möge man, ungeachtet des Rechtsbotes, auch denen von Maienfeld die Fortsetzung ihres Werkes gestatten. Die von Glarus bestritten aber die Richtigkeit ihres Einwandes, da sowohl Glarus als die beiden genannten Gemeinden nur auf ihrem eigenen Boden gebaut hätten, was ihnen niemand hätte verwehren können. Die III Bünde hätten deshalb auch kein Rechtsbot erlassen. Zuletzt ermahnten die Vertreter der VII Orte diejenigen der III Bünde ernstlich, die Ihrigen bis auf weitem Bescheid der VII Orte von der Fortsetzung ihres Brückenbaues abzumahnen, sie könnten selbst ermesen, was ein gegenteiliges Vorgehen für Folgen hätte. Die III Bünde legten darauf noch den im Jahre 1535 ergangenen Abschied der drei Orte Zürich, Glarus und Schwyz vor, worauf die Aussprache, ohne eine Einigung erzielt zu haben, ihr Ende fand.

Noch am gleichen Tag aber wurde von den Orten ein neuer Tag auf den 8. Dezember nach Luzern angesetzt und die Bünde sowie Maienfeld ernstlich ersucht, mit dem angefangenen Bau bis zum

rechtlichen Austrag dieser Sache stille zu stehen. Die Bünde erklärten sich hierauf bereit, bei Maienfeld deshalb vorstellig zu werden, sofern dieser rechtliche Austrag innerhalb Monatsfrist erfolgen würde. Die Orte mochten sich aber nicht so genau binden lassen und ersuchten die Bünde, vor einer allfälligen Fortsetzung des Brückenbaues denen von Zürich davon Bericht zu geben, damit die Orte unter Umständen eine Abordnung an die Gemeinden der III Bünde abordnen könnten.

Der angesetzte Tag nahm dann wirklich am 9. Dezember in Luzern seinen Anfang. Die VII Orte wiesen dabei noch einmal darauf hin, wie diese Brücke denen vom Sarganserland und ihnen an ihren Lehensgütern und Zinsen schädlich sei, und bitten den Landvogt von Maienfeld, der als Vertreter der III Bünde anwesend war, die von Maienfeld zu vermögen, vom Brückenbau abzustehen. Wenn sie auch auf das Recht, auf ihrem Boden eine Brücke schlagen zu dürfen, pochen, so wäre dies immerhin nicht freundlich und nachbarlich und gegen die Verträge, die bestimmen, daß kein Teil zum Nachteil des andern im Rhein wahren oder sonst bauen dürfe. Es sei übrigens bekannt, daß die Mitte des Rheins die Landesmark bilde und kein Teil über diese hinaus bauen dürfe. Bei allfälligem Weiterbau schlagen die Orte das Recht vor und verbieten bis dahin, den Bau fortzusetzen. Zur Vermeidung von weitem Verzögerungen haben die Orte bereits ihre Rechtsprecher verordnet. Als gemeinsamen Schreiber werden den III Bünden der Landschreiber zu Baden oder derjenige von Frauenfeld vorgeschlagen. Ihre eigenen Rechtsprecher sollen die Bünde nach deren Wahl denen von Zürich bekanntgeben.

Es lag nun an den Bünden, ihre Vertreter zu wählen und den Rechtstag zur Entscheidung dieser Brückenstreitigkeit anzusetzen. Aber als die Orte am 7. Januar 1550 zu Zürich einen neuen Tag abhielten, stand die Antwort der Bünde noch aus, doch muß bald darauf der vorgesehene Rechtstag auf den 2. Februar angesetzt worden sein. Als die Verordneten der Orte aber am 2. Februar zu Walenstadt, wo die Konferenz stattfinden sollte, erschienen, fanden sie keine Vertreter der Bünde vor. Sie warteten bis zum 4. Februar und kehrten dann unverrichteter Dinge nach Hause zurück, als sie vernahmen, daß die Bünde wegen der unter ihnen ausgebrochenen Streitigkeiten den angesetzten Rechtstag unversehens abgekündet hätten.

Seither verschwindet diese Brückenstreitigkeit mehr als andert-

halb Jahre aus den Traktanden der eidgenössischen Orte. Erst auf der Badener Tagsatzung vom 30. September 1551 erschien ein Gesandter der III Bünde und eröffnete, durch Regen und Schneeschwelle der Rhein mitunter so sehr an, daß man nicht wandeln könne, und noch dieses Jahr seien bei den durch den Rhein verursachten Überflutungen in den Gießen und Auen einige Leute ertrunken. Die III Bünde suchten deshalb um die Bewilligung nach, zwischen Maienfeld und Fläsch eine Brücke bauen zu dürfen, damit Einheimische und Fremde sicher wandeln können. Nach deren Bau wollen sie die Brücke des Medardus sel. trotzdem in Ehren halten. Da die Boten der Orte über diesen Gegenstand nicht instruiert waren, nahmen sie denselben in den Abschied auf, um auf einem nächsten Tag darüber zu beraten. Das alte Spiel der Verschleppung konnte wieder von vorne beginnen. Nein, es begann nicht mehr. Der Streit wegen des Baues dieser Brücke verschwindet seither vollständig aus den Traktanden der eidgenössischen Abschiede.

Voraussichtlich hätten die Bünde weder auf dem verschobenen und dann überhaupt zu nichts gewordenen Rechtstag vom 2. Februar, noch auf das neuerliche Ersuchen vom Herbst 1551 etwas Wesentliches erreicht. Aus der bisherigen Stellungnahme der VII Orte geht deutlich hervor, daß sie eine solche Brücke als ihren und ihrer Untertanen Interessen zuwiderlaufend ansahen und sie deshalb deren Bau auf jeden Fall verhindert hätten. Aus diesem Grunde wurde wohl nie mehr versucht, den Bau dieser Brücke durchzusetzen. Maienfeld mußte sich mit der bisherigen Fähre begnügen, während der Durchgangsverkehr auf der Walenseeroute nach Chur über Ragaz und die Tardisbrücke ging. Erst das neunzehnte Jahrhundert hat endlich die Verbindung zustande gebracht, aber auch erst dann, als der Durchgangsverkehr sich von der Straße auf die Schiene umgestellt hatte. Die Eisenbahn fand von Anfang an den Weg von Ragaz nach Maienfeld, womit auch der Güterverkehr von Ragaz über die Tardisbrücke seine Bedeutung vollständig verlor.

5. Die Tardisbrücke im Besitz von Fläsch und Maienfeld

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts muß ein Wechsel im Besitze der Brücke eingetreten sein. In der großen Auseinander-

setzung von 1549 erscheint immer noch und immer nur Tardi Heinzenberger als alleiniger Besitzer der Brücke, während weder Fläsch noch Maienfeld als solche genannt werden. Dagegen wird Tardi in den eidgenössischen Abschieden vom 30. September 1551 als selig bezeichnet. So muß dieser im Jahr 1550 oder vor dem 30. September 1551 gestorben sein. Noch vor seinem Ableben muß er aber die Brücke an die beiden Gemeinden Fläsch und Maienfeld verkauft haben, steht doch in der Verkaufsurkunde vom 2. Februar 1571 (GA. Fläsch Urk. Nr. 79), der Verkauf erfolge in gleicher Weise, wie Fläsch die Brücke mit denen von Maienfeld zusammen von Tardi Heinzenberger erkaufte habe. Nach der Urkunde vom 24. März 1556 kaufte sodann die Gemeinde Fläsch denen von Maienfeld ihren Anteil an der Brücke zu nicht genannter Zeit ab, so daß Fläsch seither deren alleinige Besitzerin war. Die Gemeinde scheint aber ihres Besitzes nie so recht froh geworden zu sein, so daß sie die Brücke schon seit 1555 zu verkaufen trachtete. Vermutlich trugen zu dieser Mißstimmung von Fläsch über den Kauf der Brücke die dadurch ausgelösten ärgerlichen Streitigkeiten mit ihren Nachbargemeinden Malans und Maienfeld das ihrige bei. Die Anstände mit Malans erfuhren dann ihre Erledigung durch einen Schiedsspruch vom 24. März 1556, der unter dem Vorsitz von Hans Buol, alt Landammann auf Davos, im Auftrag der einzelnen Bünde und der III Bünde insgesamt erging. Malans hatte gegen Fläsch Klage geführt wegen des Staudenhauens bei der Tardisbrücke und wollte letzterm verwehren, das für den Unterhalt der Wuhre sowie von Weg und Steg bei der Rheinbrücke benötigte Holz nebst Steinen in der Landquartau zu holen. Die III Bünde schützten aber die Fläscher und erlaubten ihnen den Bezug dieser Wuhrmaterialien in der Landquartau, ja sie bestimmten, daß weder Malans noch Fläsch etwas reuten dürften, ausgenommen für die Zäunung und die Wuhren. Dafür muß allerdings Fläsch der Gemeinde Malans als Eigentümerin des Bodens je auf St. Martinstag jährlich zwei Pfund Pfennig Zins bezahlen. Die Kosten des Urteilspruches werden halbiert.

Ähnliche Streitigkeiten ergaben sich 1563 mit Maienfeld. Letzteres verlangte einmal von Fläsch die urkundliche Bestätigung seiner Zollfreiheit auf der Tardisbrücke, ebenso solle den III Bünden bei einem allfälligen Verkauf der Brücke ein Vorkaufsrecht eingeräumt werden. Dieses hatten sich übrigens die III Bünde bereits im ersten Brückenbrief von 1529 vorbehalten. Weiter behauptete

tete Maienfeld, die von Fläsch hätten kein Recht, ihren Bedarf an Brücken- und Wuhholz aus den gemeinsamen Wäldern zu nehmen. Sodann verlangten die Maienfelder die Nutznießung der Neugüter und bestritten denen von Fläsch das Recht auf Beibehaltung einer zur Unterbringung des Brückenholzes in der Landquartau aufgerichteten Hütte (Flügenhütte). Das unter dem Vorsitz des damaligen Landvogts von Maienfeld, Luzi Schnyder, tagende Schiedsgericht schützte aber durch Spruch vom 2. Oktober 1563 die Gemeinde Fläsch gegen solche böswillige Anfeindungen.

Durch diese Anstände mag der Wunsch von Fläsch, die Tardisbrücke zu veräußern, neuerdings gestärkt worden sein, aber erst 1569 waren dessen Bemühungen von Erfolg gekrönt.

6. Samuel Gantner, Michael Burgauer und dessen Erben als Besitzer der Brücke (1569–1612)

Die Gemeinde Fläsch hatte gemäß dem Vorkaufsrecht der Drei Bünde die Brücke zuerst diesen zum Kauf angeboten. Sie wiesen das Angebot zurück, doch erteilten sie die Erlaubnis, die Brücke an Samuel Gantner zu verkaufen, unter der Bedingung jedoch, daß er Vertröstung leiste und daß die Brücke weder kaufs- noch erbsweise aus gemeiner III Bünde Gewalt falle. Diese verzichteten also auf die Brücke, wollten aber zugleich in Anbetracht ihrer politischen, strategischen und wirtschaftlichen Bedeutung sie nicht in fremde Hände fallen lassen. Als Tröster und Bürgen für die richtige Einhaltung der von den III Bünden aufgestellten Verkaufsbedingungen werden genannt Ammann Wolf Brunner vom Obern Bund, Anton von Salis aus dem Gotteshausbund und Conradin von Planta vom Zehngerichtenbund. Die Bünde mögen die Erlaubnis zum Verkauf der Tardisbrücke um so lieber erteilt haben, als der in Betracht fallende Käufer Samuel Gantner an der Tardisbrücke wohnte, dort geboren war und dessen Altvordern die Brücke erbaut hatten, wie diese Bewilligungsurkunde ausdrücklich hervorhebt.

In der Tat verbanden den Kaufliebhaber Samuel Gantner enge verwandtschaftliche Bande mit den Erbauern der Brücke, Tardi Heinzenberger und dessen Ehefrau Anna geborne Moser. Hans Keisers Rhätischer Chronika (abgedruckt im Bündn. Monatsblatt von 1897 S. 82 ff) ist zu entnehmen, daß Samuels Vater, Sebastian

Gantner von Ragaz, der Schwiegersohn Tardi Heinzenbergers war. Da Gantner wegen seines evangelischen Glaubens in Ragaz mißliebig geworden war, zog er zu seinem Schwiegervater nach Mastrils auf bündnerisches Gebiet und kaufte sich am Mastrilserberg als Bürger ein. Wie Keiser weiter berichtet, habe sich Samuel Gantner, der ältere Sohn Sebastians, nachdem er erwachsen war, in die Fremde begeben, wo er sich zu einem wohlerfahrenen, weltweisen Manne ausbildete und auch im Kriegswesen wohl erfahren wurde. Offenbar als wohlhabender Mann kehrte er später an die Tardisbrücke zurück. Mit seinem Gelde half er denen von Mastrils und Untervaz, sich von den Lehenzinsen des Abts von Pfäfers loszukaufen. Dann scheint er den Kauf der Tardisbrücke in die Wege geleite zu haben, während sein Bruder Abraham eine Sägemühle auf dem Ried, augenscheinlich bei Mastrils gelegen, erwarb und sich später als Pächter der obern Zollbrücke und als Wirt daselbst sowie als Kornhändler, Müller und Fuhrhalter ein großes Vermögen verdiente. Eine Schwester dieser beiden Brüder, Katharina, war des oben genannten Chronisten Hans Keiser von Zizers Mutter.

Die Bewilligung der III Bünde zum Verkauf der Brücke datiert vom 15. Januar 1569, doch scheint dieser nach einer im Gemeindearchiv von Fläsch liegenden Urkunde (Nr. 79) erst am 2. Februar 1571 wirklich vollzogen worden zu sein. Der Verkauf erfolgte in gleicher Weise, wie Fläsch die Brücke zusammen mit denen von Maienfeld von Tardi Heinzenberger erkaufte hatte, nämlich samt Schlagring, Seil, Eisenstangen, Holz und Tramen, sodann mit aller Gerechtigkeit an die Malanser- und Maienfelderau, ebenso mit dem Werkhaus samt dem Holzwerk, ausgenommen die Hofstatt, auf der die Hütte stand. Diese behielten sich die Fläscher vor. Es war also mit der Brücke und zu deren Sicherung durch Wuhre ein größeres Inventar mit entsprechender Materialgerechtigkeit vorhanden. Der Kaufpreis betrug 1700 fl. Churer Münze und Währung, die Gantner sogleich bezahlte. Vorbehalten wurde an erster Stelle das Vorkaufsrecht der III Bünde an dieser Brücke, an zweiter Stelle dasjenige von Fläsch sowie die Zollfreiheit für Fläsch und Maienfeld, ebenso die Rechte der Fähre von Fläsch.

Die Tardisbrücke scheint sich damals in einem sehr schlechten Zustand befunden zu haben, so daß Gantner sie mit großen Kosten wieder neu aufbauen mußte. Deshalb führte er schon im nächsten Jahr bei den III Bünden Klage gegen die Flößer, die nachlässiger-

weise gegen die Brückenstühle stoßen und fahren, woraus ihm sehr großer Schaden entstünde. Die Bünde ließen ihm hierauf die Wahl, entweder von den Kaufherren und deren Faktoren Vertröstung für den angerichteten Schaden zu verlangen oder dann allgemein von deren Floßgütern einen um einen Drittel erhöhten Zoll zu fordern. Kaufmannsware, die nicht zu den Floßgütern gehörte, sollte wie diese verzollt werden (Staatsarchiv Graubünden, Landesprotokoll vom 7. Februar 1572).

Im folgenden Jahr 1574 erhoben die III Bünde ihrerseits wieder Beschwerde gegen den Zoller sowie gegen Maienfeld und Mastrils wegen des schlechten Zustandes von Weg und Steg unterhalb der Brücke, weil dort durch eine einfließende Gießbe die Landstraße beschädigt, der Handelsverkehr erschwert und die Sicherheit der Reisenden gefährdet werde. Ein von den III Bünden eingesetztes Gericht, das an der Tardisbrücke tagte, bestimmte darauf genau den Bezirk, innerhalb welchem Gantner Steg und Weg unterhalten und die Gießbe abwahren mußte. Dafür wird ihm eine Erhöhung des Brückengeldes zugestanden und ein Stück Land als Eigentum überlassen. Die Mastrilser müssen ihm zum Bau des Wuhres Wuhrhölzer liefern und Gemeinwerk leisten. Gantner darf auch aus ihren Wäldern zum Unterhalt der Brücke Laub- und Kriesholz nehmen, wo es ihm am bequemsten ist, jedoch unter Schonung der Bannwälder. Die III Bünde selbst stellen ihm in Anbetracht der mit der Vollendung seiner Wuhranlagen verbundenen Kosten sogar „etwaz Ergötzlichkeit“ in Aussicht. Die Gerichtskosten werden zwischen Maienfeld einerseits „von ihrer ungehorsame und langen Sperrens wegen“, sodann Gantner und Mastrils andererseits je zur Hälfte geteilt.

Schon im nächsten Jahr (GA. Malans Urk. Nr. 58 vom 19. Dezember 1574) mußte Gantner wieder gegen die Maienfelder Klage führen, weil sie dem letztjährigen Urteil nicht nachkamen, außerdem in ihrer Au das Gestäude abhauen ließen, so daß er nicht mehr wahren konnte. Er erinnerte die III Bünde bei dieser Gelegenheit auch an ihr Versprechen betreffend Ausrichtung einer Ergötzlichkeit“ und bot ihnen die Brücke samt Haus und Gütern zum Kaufe an, sofern sie ihm nicht die gewährte Zollerhöhung für weiterhin bestätigen würden. Die Bünde willfahrten ihm wenigstens in ihrem Versprechen auf Ausrichtung einer „Ergötzlichkeit“ und sprachen ihm 120 Gulden oder von jedem Bund 25 Kronen zu. Die Maienfelder wiesen sie an, in der Au keine Reuten mehr

anzulegen und das Gestäude nur soweit abzuhaufen, als sie dieses für ihre Wuhren bedürften.

Besser zufrieden war Gantner mit denen von Mastrils, indem er ihnen durch Urkunde vom 14. Juli 1579 die getreuliche Erfüllung des Spruchs vom 14. September 1579 betreffend Arbeitsleistung und Holzabgabe für den ihm selbst obliegenden Wuhrbau sowie Unterhalt der Brücke samt Weg und Steg am Rhein durch sie bestätigte. Ebenso bestätigte er ihnen die in einem Brief vom Sonntag Quasimodogeniti 1528 gewährte Zollfreiheit. Neben dieser Zollfreiheit bestanden, wie wir oben sahen, noch solche für Valendas, das Klosters Pfäfers, Maienfeld und Fläsch.

Wohl gegen letztere und Mastrils richtete sich eine Beschwerde Gantners beim Bundestag vom 9. Juni 1580 (Landesprotokoll Bd. 5 S. 209). Er beklagt sich darin über die nächstgelegenen Dörfer, die zollfrei seien, aber sich weigerten, den dafür jährlich schuldigen Ehrentaglohn, worunter jedenfalls ein Tag Gemeinwerk jährlich zu verstehen ist, zu leisten. Weiter erlauben sich diese, fremder Leute Waren in ihrem Namen zu führen und ihn so um den Zollbetrag zu schädigen. Sowohl in der einen als in der andern Klage schützte ihn der Bundestag.

Neben diesen dauernden Belastungen des Inhabers der untern Zollbrücke, wie sie im Gegensatz zur obern Zollbrücke auch etwa genannt wurde, ergaben sich für ihn gelegentlich doch auch bessere Aussichten für die Zukunft. Sie lagen in der Konkurrenz, die sich die alte Reichsstraße über die Luziensteig und die Straße durch das Rheintal gegenseitig machten, begründet. So führten am 7. Februar 1588 (GA .Maienfeld Urk. Nr. 273) die Stadt Maienfeld und der Zoller zu Feldkirch bei den III Bünden Klage, daß die Kaufmannsgüter zwischen Lindau und Chur durch das Rheintal statt über die alte Reichsstraße geführt werden. Sie verlangen ein Verbot dieser Fuhren, andernfalls sie keine Rod mehr halten und auch wegen der Rodgüter keine Rechnung mehr ablegen werden. In der Beratung der III Bünde machte aber Michael Burgauer, der bei der Tardisbrücke wohnte und als Schwiegersohn des Brückeninhabers Samuel Gantner allerdings in der Sache auch etwas persönlich interessiert war, auf die Gefahr aufmerksam, daß die Eidgenossen es übel aufnehmen könnten, wenn die Straße durch das Rheintal eine Einbuße erleiden würde. Darauf wurde beschlossen, es bei den Abschieden verbleiben zu lassen. Die Faktoren sollen, wie von alters her, die Reichsstraße benützen gegen Androhung

einer Buße von einer Krone für jedes Stück. Es blieb jedenfalls bei der bloßen Drohung.

Samuel Gantner verblieb im Besitze der Tardisbrücke wenigstens bis zu Anfang des neuen Jahrhunderts. Ihm folgte sein oben genannter Schwiegersohn Michael Burgauer, der ebenfalls bei der Tardisbrücke wohnte und sich vermutlich schon bis zum Ableben seines Schwiegervaters an der Verwaltung der Brücke beteiligt hatte. Deren Betrieb scheint sich lange Jahre ohne größere Rückschläge und Hochwasser vollzogen zu haben.

7. Malans kauft die Brücke 1613

Erst das große Hochwasser von 1612 führte eine Änderung der Dinge herbei. Damals wurden zwei Joche der Brücke vom Rhein weggerissen und diese dadurch vollständig unbrauchbar gemacht. Zugleich hatten die Wuhre schwer gelitten, und die Landstraße war zu großem Schaden gekommen. Fünfzehn Personen fanden bei diesem Unglück den Tod. Den ganzen Sommer hindurch traf niemand Anstalten zum Wiederaufbau der Brücke, und der Durchgangsverkehr blieb dadurch aufs schwerste behindert. Die eidgenössischen Orte und besonders die Stadt Zürich wandten sich deshalb mit dringlichen Mahnungen an die III Bünde und die Stadt Chur, unverzüglich Weg und Steg wieder herstellen zu lassen, damit jedermann mit Leib und Gut sicher des Weges wandeln könnte. Aber noch im Januar des folgenden Jahres 1613 wandte sich Zürich an die Stadt Chur wegen Herstellung der Tardisbrücke, zumal der Gotthard wegen der „Sterbsucht“ gesperrt sei. Besitzer der Tardisbrücke waren damals nicht mehr Michael Burgauer, sondern seine drei Kinder Samuel, Maria Salome und Adelheid. Deren Vogt war Hauptmann Lener in Chur, wo nunmehr auch Michel Burgauer als Stadtvogt amtete. Offenbar verhielt sich das Besitzesverhältnis so, daß Michel Burgauer die Brücke durch seine Frau, eine Tochter Gantners, erhalten hatte. Nach deren Tod ging ihr Erbteil und damit auch die Brücke auf die Kinder über. Bei dem überaus großen Schaden nützten alle Vorstellungen und Mahnungen der III Bünde bei den Burgauerschen Erben zum Wiederaufbau der Brücke sowie zur Herstellung der Straßen und Wuhren nichts, da sich die Erben außerstande sahen, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Es blieb deshalb den III Bünden nichts anderes übrig, als „aus zwingender Not“, wie es in der Ur-

kunde heißt, selbst Hand anzulegen. Zu diesem Zweck wählten sie drei Kommissäre, einen aus jedem Bund, die den Brückenbau ins Werk setzen sollten. Als diese aber die großen gemeinen Länden daraus erwachsenden Kosten feststellten, suchten sie eine andere, die Bünde weniger belastende Lösung. Sie fanden diese in einem Angebot an die Gemeinde Malans, die Tardisbrücke zu kaufen. Dieser Kauf kam dann nach längern Verhandlungen zwischen der Gemeinde Malans und den Burgauerischen Erben im Jahr 1613 wirklich zustande (GA. Maienfeld Urk. Nr. 312). Letztere verkauften demnach die Tardisbrücke, wie sie an und im Rhein steht, an die Gemeinde Malans mit dem Zoll, dem andern großen Zoll und dem Wirtshaus samt dem zunächst gelegenen Stall, Garten, Baumgärtlein und den Gütern, Wiesen und Auen, die sich unterhalb des Gerstenbaches bis an die Ragazer Grenze erstreckten, um 3770 Gulden Churer Münze und Währung. Vorbehalten blieben die Zollfreiheiten von Maienfeld, Fläsch und des Klosters Pfäfers sowie das Vorkaufsrecht der III Bünde im Falle eines weitem Verkaufs der Brücke.

Die Gemeinde Malans war auf diesen Kauf erst eingegangen, als die III Bünde ihr jederzeit ihren Schutz und Schirm gegen jedermann zugesichert hatten. Diesem Verlangen kamen die Drei Bünde auf ihrem zu Ilanz gehaltenen Bundestag nach, worauf der Kauf zum Abschluß kam. Offenbar war die Brücke unterdessen von Malans bereits wieder hergestellt sowie die Wuhren und Straßen neu aufgeführt oder verbessert worden. Auf diese Leistungen, wie sie mit großen Unkosten und ebensolcher Gefahr die Brücke, das Haus und die starken Wuhre wieder erbaut hätten, beriefen sich die von Malans auch, als die Gemeinde drei Jahre später in den Fall kam, den Schutz und Schirm gemeiner III Bünde anzurufen. Damals hatte sich nämlich ein gewisser Jörg Maröll bei der Tardisbrücke niedergelassen und angefangen, Wein auszuschenken, so daß zu befürchten stand, er werde mit der Zeit eine Wirtschaft eröffnen, welche derjenigen der Gemeinde Malans im Zollhaus zu größtem Schaden und Nachteil gereichen würde. Malans stellte deshalb an die III Bünde das Gesuch um Abstellung dieser Konkurrenz des Maröll und erhielt dieses auch von dem zu Ilanz versammelten Bundestag bewilligt. Unter dem 14. August 1616 stellten die III Bünde der Gemeinde Malans einen Privilegienbrief aus, wonach niemand das Recht haben sollte, bei der Tardisbrücke eine Wirtschaft zu eröffnen oder sonst irgendein Gewerbe

zu treiben. Es geschah dies trotz des von Podestat Andr. Meng von Zizers im Namen des Hochgerichts Zizers eingelegten Protestes. Für das Hochgericht der IV Dörfer bedeutete dieses Privileg allerdings einen gewissen Eingriff in seine Territorialhoheit, da Mastrils auf Gebiet der IV Dörfer lag und es eigentlich nur diesem Hochgericht zustand, solche die Gerichtshoheit berührende Anordnungen zu treffen. Andererseits mußte dem Inhaber der Brücke bei dem großen von ihm zu tragenden Risiko ein gewisser Schutz seiner Interessen zuteil werden. Immerhin hat dieser Gegensatz zwischen Zizers und Malans, wie wir sehen werden, von Zeit zu Zeit zu Reibungen geführt.

Mit der Übernahme der Brücke durch Malans war wirklich die für die damalige Zeit beste Lösung der Brückenverwaltung gefunden. Schon die große Nähe der Gemeinde gab ihr die Möglichkeit, jederzeit zum Rechten zu sehen, wenn sich da oder dort Unordnungen zeigten. Zudem war diese große Gemeinde den Anforderungen, die der Unterhalt der Brücke, Wuhren und Straßen erforderte, weit besser gewachsen, als ein einzelner privater Brückeninhaber. Auch lagen der Gemeinde sowieso schon die Wuhrlasten auf ihrem rechtsseitigen Landquart- und Rheingebiet ob, so daß für sie die Mitübernahme der Brückensicherung nicht mehr so viel ausmachte in Anbetracht des Äquivalents, das ihr die Einnahmen aus dem Brückenzoll boten. Die Gemeinde Malans hat denn auch mehr als 200 Jahre lang in ihrer Eigenschaft als Inhaberin und damit zugleich als Beschützerin und Unterhalterin der Tardisbrücke ausgeharrt, bis auch ihr die Last zu schwer wurde und sie dieselbe, wenn auch unter erheblichen, später zu schildernden Schwierigkeiten, auf stärkere Schultern abladen konnte.

8. Historisch bedeutsamste Zeit der Brücke

Wenige Jahre nach dem Übergang der Tardisbrücke an die Gemeinde Malans trat sie in den historisch bedeutsamsten Zeitraum ihrer Geschichte. Ihre wichtige Rolle als einzige feste Straßenverbindung mit der Eidgenossenschaft verlieh ihr auch eine erhöhte strategische Bedeutung, wie denn das ganze Gebiet im Bereiche der beiden Zollbrücken eine Schlüsselstellung in der Beherrschung des wirtschaftlichen und militärischen Verkehrs über die Alpenpässe bildete.

Ein erstes Mal während dieser ereignisreichen Zeit tritt ihre strategische Bedeutung im Prätigauer Aufstand vom Jahre 1622 hervor. Deshalb entwarf der von den Prätigauern von Zürich berufene Festungsbaumeister Johann Ardüser von Davos nicht nur Pläne für die Befestigung der Luziensteig und der Molinära, sondern auch für die Anlage von Schanzarbeiten bei der untern Zollbrücke. Diese Schanzen kamen im Herbst des gleichen Jahres 1622 dem General Rudolf von Salis bei seinem Rückzug nach der Niederlage bei Saas zugut, indem er mit den ihm verbliebenen wenigen Truppen dort eine einigermaßen gesicherte Stellung beziehen konnte. Nach Abschluß des Waffenstillstandes blieb die Tardisbrücke von einer bündnerischen Wache besetzt. Es wurden dafür am 11. September 150 katholische Mannschaften des Hochgerichts IV Dörfer, jedoch auf Kosten des ganzen Gotteshausbundes bestimmt. Weitere 200 Mann aus dem Oberrn Bund, je 33 Mann aus jedem Hochgericht, ausgenommen Schams, Rheinwald und Misox, sollten die obere Zollbrücke bewachen.

Ein erfreulicheres Ereignis in der Geschichte der Tardisbrücke bildet die am 28. Oktober 1624 erfolgte Ankunft der drei Regimenter Zürcher, Berner und Walliser, die sich anschickten, mit französischen Hilfstruppen und zwei neugeworbenen Bündner Regimentern unter dem Oberbefehl des französischen Marschalls de Cœuvres das Veltlin zurückzuerobern. Damals wurden die Schanzen bei der Tardisbrücke durch die Franzosen zu einer eigentlichen Festungsanlage ausgebaut. Bekanntlich war jener Feldzug ins Veltlin zwar erfolgreich, aber das Veltlin wurde den Bündnern nicht zurückgegeben. Die im Jahre 1626 von dorthier zurückkehrenden Truppen übernahmen damals, soweit sie nicht entlassen worden waren, neben der Bewachung der Luziensteig auch diejenige der Rheinschanze zwischen der oberrn Zollbrücke und der Tardisbrücke.

Damit war aber die historische Rolle der Tardisbrücke in diesen rauen Kriegsjahren noch nicht ausgespielt. Im Verlauf des mantuanischen Erbfolgekrieges brach Ende Mai 1629 eine kaiserliche Armee unter dem General Merode in Graubünden ein, um über die Alpen nach Italien zu ziehen. 6000 Mann ließ dieser auf der Luziensteig, bei den beiden Zollbrücken, bei Chur und auf den Alpenpässen als Sicherung der Zufahrtsstraßen zurück. Die Truppen auf der Luziensteig und bei den Zollbrücken wurden zum Ausbau der dortigen Festungsbauten verwendet. Die Hauptschanze befand sich unmittelbar bei der Tardisbrücke.

Aber die Wechselfälle des Krieges bekamen nicht nur die Prätigauer zu kosten, sondern selbst der damalige allmächtige Kaiser Ferdinand II. Die Landung des Schwedenkönigs Gustav Adolf in Deutschland und seine Erfolge zwangen ihn, sein Heer aus Italien zurückzuziehen. Im August 1631 strömte dieses wieder über die Alpen zurück dem Norden zu. Die angelegten Festungsbauten bei den zwei Zollbrücken und auf der Luziensteig wurden hierauf mit Hilfe der Bauern aus der Herrschaft und dem Prätigau wieder geschleift und niedergelegt.

Nicht einmal drei Monate dauerte die langersehnte Ruhe der strategisch so wichtigen Ecke zwischen Rhein und Landquart. Mitte November 1631 begann der Herzog Rohan mit dem Bau der unter dem Namen Rohanschanze in die Geschichte eingegangenen Festungsbaute, die den Zweck verfolgte, einen feindlichen Vorstoß aus dem Vorarlberg oder aus der Eidgenossenschaft leicht abwehren zu können. Die Rohanschanze wurde aber nicht mehr unmittelbar bei der Tardisbrücke errichtet, sondern etwas nordöstlich davon, von wo aus sie auch den Verkehr gegen die Luziensteig hin kontrollieren konnte. Seither herrschte daselbst immer mehr oder weniger militärisches Leben. Den Höhepunkt erreichte dieses, als sich in den Tagen vom 22. bis 26. März 1637 die gegen Frankreich aufständischen Bündner Truppen, 3000 Mann, vor der Festung lagerten, um die Festungsbesatzung, bestehend aus 800 Zürchern und 200 Franzosen, anzugreifen. Die in dieser Zeit mit dem Herzog Rohan, dem Oberkommandierenden der französischen Truppen, geführten Verhandlungen führten am 26. März zu dessen Kapitulation. Nach dem Abzug der Franzosen wurde die Schanze von Bündner Truppen besetzt. Als dann im September 1639 im sogenannten Mailänder Kapitulat der Friede mit Spanien geschlossen wurde, hatte auch die Rohanschanze ihre Bedeutung verloren und wurde im November des gleichen Jahres geschleift.

Die Tardisbrücke machte aber in diesen Jahren seit 1629 auch an sich selbst verschiedene Wechselfälle durch. Sie hatte, jedenfalls infolge der verschiedenen Kriegshandlungen, an ihrem baulichen Zustand stark gelitten. Als nun der Graf Merode in unmittelbarer Nähe der Brücke seine Schanze errichtet hatte, verlangte er im März 1630 von den III Bünden die Verbesserung der Brücke. Aus der ihm damals erteilten Antwort geht die ganze vorliegende Sachlage deutlich hervor. Darnach wurde nämlich ab-

geraten, es solle dem Grafen angezeigt werden, die Gemeinde Maláns habe Holz zur Reparierung der Brücke gerüstet gehabt, solches sei aber zu andern kaiserlichen Gebäuden verwendet worden, wodurch die Malanser an den eigenen Verbesserungen der Brücke gehindert worden seien. Sie hätten diese Reparaturen mit viel weniger Kosten vornehmen können, als der Graf daran verwendet habe. Sie ersuchen deshalb den Grafen, die Malanser dies nicht entgelten zu lassen durch Rückbehaltung der Zollgelder, sondern ihnen den eigenen Zolleinzug zu gestatten, da diese arme Gemeinde so großen, unzahlbaren Schaden erlitten habe. Diesem Ersuchen wurde gemäß den bündnerischen Wünschen stattgegeben (Landesprotokolle Bd. 17 S. 12 f vom 25. März 1630).

Wie übrigens auch durch den später unternommenen Bau der von der Tardisbrücke etwas entfernten Rohanschanze die Landleute geschädigt wurden, geht aus einer Beschwerde der Anwälte der Herrschaft Maienfeld vom 17./27. Mai 1633 hervor. Sie führen darin aus: „Sie müssen sich beschweren wegen des großen Schadens es sei an gänzlicher Zergrabung und Verderbung einer großen Anzahl Wiesen, den Wasen zur Erbauung der Festung und Schanzen bei der Rheinbrücke (Tardisbrücke) und auch auf der Steig, auch werden ihnen alle Wuhren und Auen verwüstet wegen des Holzes und Gebäudes, die zum Festungsbau verwendet werden. Sie ersuchen, bei der königl. Mayestät um Schadenersatz einzukommen.“ Die versammelten bündnerischen Räte beschlossn hierauf wirklich, an die königl. Majestät zu schreiben und durch Deputierte auch mit dem kgl. französischen Gesandten Rücksprache zu nehmen.

Noch im gleichen Sommer 1633 wurde die Tardisbrücke von einem großen Hochwasser heimgesucht, wobei ein Joch weggerissen und die Brücke unpassierbar gemacht wurde. Trotzdem diese zur Herbeiführung von Viktualien und andern Lebensnotwendigkeiten täglich benötigt wurde, ließen sich die Malanser mit deren Wiederherstellung Zeit. Die Häupter ermahnten sie deshalb am 29. August von Chur aus zu deren schleuniger Wiedererbauung. Aber noch im Dezember war in Sachen nichts geleistet, so daß sich sogar Bürgermeister und Rat von Zürich in einem Schreiben an die III Bünde wandten und, auf Beschwerde ihrer Handelsleute hin, die Instandstellung dieser Brücke ohne weitere Hinterstelligkeit verlangten. Die Bünde versicherten daraufhin, sich die Reparatur der Tardisbrücke aus allerhand beweglichen Ursachen be-

sonders angelegen sein zu lassen. Die Größe des Hochwassers und der Mangel an den notwendigen Materialien hätten jedoch bisher die Arbeit verzögert. Man werde fortan auf deren möglichste Beschleunigung dringen. Malans wurde daraufhin zur Ausführung der notwendigen Arbeiten ermahnt.

Diese neue Mahnung an Malans mochte kaum abgegangen sein, als auch von St. Gallen eine lebhaftete Beschwerde über die Verzögerung der Brückenherstellung eintraf und dringend um möglichste Förderung des Baues ersucht wurde. Die Antwort an Sankt Gallen fiel ungefähr gleich aus wie die an Zürich. Um die Malanser zu größerem Eifer anzuspornen, schickten die Häupter den Hauptmann Joh. von Saluz nach Malans. Er sollte zugleich in kräftigster Weise gegen alles Unheil, alle Unkosten, Ungelegenheit sowie allen Schaden, die aus ihrer Hinterstelligkeit erwachsen könnten, protestieren. Gleichermassen sollte er von ihnen eine endliche Antwort, was sie eigentlich zu tun gedächten, verlangen, unter Hinweis auf den jetzigen günstigen Wasserstand zur Vornahme der Arbeit und unter Vorweisung der beiden Mahnschreiben von Zürich und St. Gallen. Offenbar fand nun über den Winter 1633/34 diese Wiederherstellung der Tardisbrücke statt. Wenigstens verstummen seither die Klagen über deren schlechten Zustand.

Während dieser Jahre des Bestehens der Rohanschanze sah natürlich auch die Tardisbrücke vermehrten Verkehr. Dies machte sich, wie seinerzeit Jörg Maröll, jetzt Hans Gruber zunutze, indem er anfang, bei der Tardisbrücke ebenfalls eine Wirtschaft und anderes Gewerbe zu betreiben. Seit 1642 begann Malans gegen diese seinem Privilegienbrief von 1616 nachteilige Wirtschaft des Hans Gruber bei den III Bünden Einsprache zu erheben. Da aber Gruber, wie seinerzeit Jörg Maröll, bei Zizers einen Rückhalt fand, indem letzteres wieder seine Territorialhoheit geltend machte, zog sich dieser Streit bis in den Herbst 1644 hinaus, zu welchem Zeitpunkt dann die III Bünde dem Hans Gruber jedes Wirten und Gewerben bei der Tardisbrücke verboten.

In dieser Zeit werden wir noch einmal an die frühern Besitzverhältnisse an der Tardisbrücke erinnert, indem am 11. November 1643 der alte Brückenbrief von 1613, der in den Stürmen des Jahres 1622 verlorengegangen war, erneuert wurde. Dabei wirkte wieder Michael Burgauer, des Rats und alter Stadtmann zu Chur, mit. Da seine eigenen drei Kinder gestorben waren, unterschrieben diesen neuen Brückenbrief sein Sohn Samuel Burgauer,

Johann Antoni, zu Mastrils, und die Vögte der Nachkommen seiner beiden Töchter Salome und Adelheid.

Da dem Hans Gruber seine Tätigkeit an der Tardisbrücke verboten worden war, scheint er seinen Betrieb an die Witwe des aus dem Prätigauer Freiheitskampf bekannten Hauptmann Stephan Thys, Sabina, abgetreten zu haben. Sie hoffte wohl, als Gerichtsgenossin der IV Dörfer auf deren Territorium eher Gnade zu finden. Malans führte aber im Jahre 1646 auch gegen sie Klage. Bei der Widerspenstigkeit von Zizers dürfte sich die endliche Erledigung dieses neuen leidigen Handels längere Zeit hinausgezogen haben, ohne daß der Schlußentscheid jedoch erhalten geblieben wäre. Wohl um solche unliebsamen Konkurrenzen in Zukunft unmöglich zu machen, kaufte die Gemeinde Malans im Jahre 1651 dem Hans Gruber seinen Hausrat, Stallung, Kraut- und Baumgarten samt der alten Mühle und dem Rain darob und allem Zubehör um 500 fl. ab. Vertreter der IV Dörfer hatten bei diesem Handel mitgeholfen, und der Kavalier Rudolf von Salis, Landammann der IV Dörfer zu Zizers, gab dazu seine Unterschrift. Der Stein des Anstoßes war damit, wie es schien, für alle Zeiten aus dem Wege geräumt.

9. Maßnahmen der Malanser gegen eine Schmälerung ihrer Einkünfte an der Tardisbrücke

Aber die Gemeinde Malans hatte sich auch gegen andere Versuche, ihre Einkünfte aus dem Besitz der Tardisbrücke samt Zugehörden zu schmälern, zur Wehre zu setzen. So hatten die Sarganser Roßhändler angefangen, mit ihren Pferden statt über die Tardisbrücke und obere Zollbrücke über den Kunkels ins Welschland zu fahren, wodurch sie die Zölle an den zwei Brücken umgingen. Ein Beitagsdekret vom 22. August 1644 bestimmte nun, daß sie von der Zahlung dieser Zölle befreit sein sollten, sofern sie die auf der Straße über den Kunkels üblichen Zölle und Weggelder entrichten würden. Dabei hieß es aber am Schluß: „Können jedoch die Zoller an den zwei Brücken für ihre Ansprachen Brief und Siegel vorweisen, sollen sie dies bis zum nächsten Beitag tun; andernfalls dieses Dekret in Kraft bleibe.“

Offenbar unterließen die beiden Zoller die Vorlage dieser Briefe und Siegel, denn als im Jahre 1659 der gleiche Handel wieder auf-

tauchte, beriefen sich die Vertreter der Roßhändler, Gallati, Landschreiber zu Sargans, und Landammann Jakob Sulser von Wartau, gegenüber den III Bünden auf dieses Dekret von 1644. Sie beschwerten sich deshalb über die seit wenigen Jahren eingeführte Neuerung, ihnen die zwei Brückenzölle und denjenigen von Chur bei ihrem Passieren der eigenen Landstraße über Vättis und Kunkels in Tamins abzunehmen.

Diesmal unterließen es weder Malans noch das Domkapitel als Inhaberin der obern Zollbrücke, ihre Zollsrechte nachzuweisen. Malans berief sich dabei auf ein Dekret der III Bünde von 1535, während der Dompropst Mohr sich für die obere Zollbrücke auf einen Befehl Kaiser Karls IV. an den Grafen Rudolf von Sargans vom Jahre 1351 stützte. Ihre Rechte wurden daraufhin geschützt und die von der Herrschaft Sargans schuldig befunden, mit ihren Waren und Rossen die Reichsstraße zu gebrauchen und deshalb auch, wenn sie über Kunkels fahren, den Zoll für die genannten Brücken zu entrichten.

Der Verkehr über den Kunkels muß damals recht bedeutend gewesen sein, lohnte es sich doch 1667 den beiden Zollern der untern und obern Zollbrücke, für diesen Zolleinzug einen besondern Gehilfen anzustellen. Am 31. August 1717 wurde das bezügliche bundstägliche Dekret erneuert, woraus wohl geschlossen werden darf, daß dieser Verkehr auch damals noch anhielt.

Ein anderer Trick, den Brückenzoll zu umgehen, bestand in dem Vorgeben vieler Leute, nur nach Mastrils zu gehen oder von dort zu kommen, wofür sie keinen Zoll zu bezahlen hätten. Auf Ersuchen des Malanser Zöllners Peter Schmid erließ Malans am 27. Mai 1729 eine Verordnung, wonach alle den Zoll bezahlen mußten, doch sollten diejenigen, die wieder von Mastrils zurückkamen, diesen zurückbezahlt erhalten.

Im Jahr 1768 nahm ein ähnlicher Streit seinen Anfang, wie wir ihn oben wegen verbotenen Wirtens an der Tardisbrücke durch Hans Gruber und die Witwe Sabina Thys zu besprechen hatten. Der Seckelmeister Ant. Gadiant von Mastrils unternahm es nämlich damals, bei der Tardisbrücke eine Rheinmühle zu bauen. Die Gemeinden Malans und Maienfeld legten dagegen Protest ein, da dadurch nicht nur die Brückenstühle selbst, sondern auch die Landstraße und die gut angelegten Wuhre auf Malanser und Maienfelder Seite in äußerste Gefahr gesetzt würden. In einem längern Memorial (Landesprotokolle Bd. 131 S. 266 vom 8./19. Dezember

1768) berief sich Malans an Hand geschichtlicher Ausführungen auf seine Privilegien als Besitzerin der Tardisbrücke. Gadiant wies in einem Gegenmemorial auf die Lage seiner Mühle auf Gebiet der IV Dörfer hin sowie auf den Umstand, daß die Vorsteher von Malans sich mit einer zu leistenden Bürgschaft zufriedengegeben hätten. Zudem sei die Arbeit so weit vorgeschritten, daß ihm aus deren Einstellung großer Schaden erwachsen würde. Die IV Dörfer nahmen sich ihres Gerichtsgenossen an, und so beschloß denn der Große Kongreß vom 4./15. März 1769, die Angelegenheit einem neunköpfigen Schiedsgericht, das sofort gewählt wurde, zu unterbreiten. Gleichzeitig sollte an die IV Dörfer geschrieben und gehandelt werden, daß der Gadiant nicht erschienen sei. Es wurde ebenso die Einstellung des Mühlenbaus verlangt bei Haftbarmachung für allen aus einem weitem Ungehorsam erwachsenden Schaden. Als ob sich aber der Große Kongreß vor seiner eigenen Energie gefürchtet hätte, wird schließlich dem Hochgericht der IV Dörfer die Bewilligung erteilt, nach vorausgegangener Erlegung der Kosten die Angelegenheit an die Gemeinden auszusprechen. Die Mühle scheint dann doch nicht zustandegekommen zu sein. Wenigstens hören wir von ihr und dem ganzen Handel seither nichts mehr.

10. Verkaufsabsichten

Der Besitz und Betrieb der obern und untern Zollbrücke scheint auch in den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts kein besonders gewinnbringendes Geschäft gewesen zu sein. Deshalb ließen denn auch der Bischof und das Domkapitel vor den Häuption anbringen, daß sie „wegen verschiedenen Beweggründen“ entschlossen wären, die obere Zollbrücke samt allen Attinentien und Rechtsamen zu verkaufen. Bevor sie sich aber nach einem Käufer umsehen würden, möchten sie diesen Kauf zu Bezeugung der nachbarlichen Korrespondenz und guten Harmonie lobl. gemeinen Landen antragen. Sollten diese aber den Kauf ausschlagen, werde man es ihnen nicht verargen, genannte Brücke samt allen Zugehörden allenfalls an jemand anders zu verkaufen.

Dieses Verkaufsangebot von Bischof und Domkapitel an die III Bünde hinsichtlich der obern Zollbrücke veranlaßte auch den Bundeslandammann Joh. Ullr. von Salis-Seewis im Namen der Gemeinde Malans zu einem gleichen Angebot betreffend die Tardis-

brücke. Er habe deswegen zwar keinen präzisen Befehl der Gemeinde, doch habe diese schon lange im Sinne gehabt, diese Brücke käuflich abzutreten.

Die Häupter legten nun in ihrem Ausschreiben an die Räte und Gemeinden vom 6./17. Juli 1772 diesen als Rekapitulationspunkt 3 die Frage vor, ob sie sich auf diese Brückenankäufe einlassen wollen oder nicht. Im letztern Fall sollten sie mitteilen, ob sie nicht wenigstens das ewige Zugrecht über diese und alle andern dergleichen Regalien für gemeinde Lande vorbehalten wollen? Das Mehrenresultat, das während des allgemeinen Bundestages am 9. September 1772 erwahrt wurde, fiel jedoch ablehnend aus. Nur das ewige Zugrecht behielten sich die Räte und Gemeinden vor. Andere Käufer scheinen sich nicht gefunden zu haben. So blieben denn beide Brücken im Besitz ihrer bisherigen Inhaber, ohne daß irgendwelche Änderung eingetreten wäre.

11. Die Tardisbrücke als Ein- und Ausfuhrort

Daß die Tardisbrücke ihre Bedeutung als einer der wichtigsten Aus- und Einfuhrwege der III Bünde auch im 18. Jahrhundert nicht verloren hatte, beweist die Eingabe einiger Deputierten der Stadt Chur, der IV Dörfer und der Herrschaft Maienfeld anläßlich der herrschenden Teuerung im Herbst 1770 betreffend die Lebensmittelausfuhr. Um eine größere Teuerung der Lebensmittel abzuwenden, hätten sie sich verabredet und für notwendig befunden, die Häupter anzusuchen, die Ausfuhr solcher Lebensmittel auf Flößen zu verhindern. Es sollten zu diesem Zweck in Reichenau und an der untern Zollbrücke (Tardisbrücke) Wächter aufgestellt werden, welche die Flöße auf Lebensmittel hin untersuchen sollten (Kantonsbibliothek M. S. Bd. 34 S. 154 vom 21. September/2. Oktober 1770).

Diesem Vorschlag muß dann wirklich entsprochen worden sein, denn vor dem im Dezember abgehaltenen Kongreß berichtete Landeshauptmann Stephan von Salis als bestellter Aufseher über die Wache bei der Tardisbrücke über alles, was sich deshalb zgetragen und zu Anständen Anlaß gegeben hatte. Allzu lange scheint der Wachtdienst freilich nicht funktioniert zu haben, da der Genannte nur für die zwei Gänge auf die Steig und an die untere Zollbrücke, ebenso für die zwei Tage dortigen Aufenthalts ein tägliches Salär von 3 fl., im ganzen also 12 Gulden erhält. Da-

bei wird er ersucht, was seine übrigen Kosten und Mühe anbetreffe, mit dem bisherigen Eifer in dieser Sache fortzufahren, worauf ihm dann zuletzt eine billige Erkenntlichkeit geschöpft werden solle. Eine dauernde wirksame Kontrolle dürfte durch diese Beaufsichtigung der Lebensmittelausfuhr an der Tardisbrücke kaum eingeleitet worden sein. Die Bünde scheuten eben größere Kosten für solche polizeilichen Funktionen, und so wirkten ihre Anordnungen eben nur sporadisch.

Wohl um sich die Kosten für die Wächter zu ersparen, kamen die Bünde im folgenden Frühling 1772 auf den Gedanken, die Fahrinne des Rheins während der Nacht durch das Einsenken von Ankern zu sperren, um so das Durchpassieren der Flöße während dieser Zeit zu verhindern. Es ergibt sich dies aus einem Schreiben der Gemeinde Malans an die Häupter vom 9./20. April 1771. Die Gemeinde Malans erklärt sich darin bereit, das ihrige zu besserer Handhabung und Befolgung des Verbots gemeiner Lande betreffend die schädliche Kornausfuhr beizutragen und der Absicht gemeiner Lande zur Verhinderung des Durchpasses von Flößen bei der Tardisbrücke während der Nachtzeit Anker einzusenken, keine Hindernisse in den Weg legen zu wollen. Sollten aber durch das Befestigen dieser Anker an der Brücke oder deren Stühlen und Wuhren irgendwelche Schäden entstehen, müssen gemeine Lande die Gemeinde gegen alle Kosten und Schäden sicherstellen. Andernfalls würde sich letztere zu einer Verwahrung gegen das Anbringen dieser Anker genötigt sehen. Die Maßnahme dürfte daraufhin wohl als zu unpraktisch und kaum weniger kostspielig als die Wachten unterblieben sein.

12. Die Tardisbrücke als Einfallstor der Bettler und Vaganten

Auch in polizeilicher Hinsicht als Einfallstor der vielen Bettler aus den eidgenössischen Orten und Untertanenlanden besaß die Tardisbrücke eine große Bedeutung. Die Fernhaltung dieser Bettler drängte sich in den Jahren 1771 und 1772, als die III Bünde von einer eigentlichen Hungersnot bedroht waren, in vermehrtem Maße auf. Wie wir eben sahen, mußten deshalb auch besondere Vorkehrungen gegen die Kornausfuhr ergriffen werden. Zur Vertreibung der Bettler war im Herbst 1771 von Räten und Gemeinden auf Grund eines entsprechenden, vom Bundestag ausgeschriebenen

Entwurfs beschlossen worden, sowohl der Wacht auf der Steig als derjenigen an der Zollbrücke den Befehl zu erteilen, alles ankommende Bettlergesindel zurückzuweisen und auch an den übrigen Pässen diesem Gesindel den Eintritt in das Land zu verwehren (LP. Bd. 134 S. 81 6 vom 7./18. September 1771). Wie weit freilich solche Wachten schon vorhanden waren, geht aus den Akten nicht klar hervor, denn am 17./28. November des gleichen Jahres wird beschlossen, einen Wächter an die untere Zollbrücke zu setzen und diesen Beschluß dem Amtslandvogt von Maienfeld zur Bestellung anzurekommandieren (LP. Bd. 134 S. 920). Dieses Postens wegen schrieben die Häupter am 10./21. Dezember 1771 (LP. Bd. 134 S. 1061) auch dem Hochgericht der IV Dörfer. Es sollte zwei Wächter um die gewöhnliche Bezahlung an die Tardisbrücke stellen. Sollten sie aber im Hochgericht selbst nicht zwei Männer finden, welche wechselseitig einander ablösen, um das Bettlergesindel nicht ins Land zu lassen, so möchten sie erlauben, daß von gemeinen Landen eine solche Wacht anderswoher genommen und an die Zollbrücke gestellt werde. Es wurden dann wirklich, wie aus einem Beschluß eines Beitags vom 1./12. März 1772 betreffend Bezahlung der Wächter an der Tardisbrücke hervorgeht, solche angestellt und mit je 12 Batzen Sold während 42 Tagen unterhalten. Der Betrag machte im ganzen 34 fl. 16 Kreuzer aus, die von der Landeskasse ausbezahlt wurden (LP. Bd. 136 S. 54). Wohl der Kosten wegen wurde dann diese Wache für einmal aufgehoben und den Häuptern überlassen, nach Erfordernis der Umstände weiter vorzugehen.

Die Abschaffung der Wacht an der Tardisbrücke muß sich bald wieder unangenehm spürbar gemacht haben, denn am 31. Juli des gleichen Jahres 1772 brachte der Bundespräsident auf einem Beitag vor, wie ihm von den IV Dörfern das Ansuchen gemacht worden sei, den Wächter bei der Tardisbrücke zur Abhaltung der Bettler wieder herzustellen. Da der allgemeine Bundestag heranrückte, beschlossen die Anwesenden, die Angelegenheit auf die nächste Standesversammlung, d. h. den allgemeinen Bundestag zu verschieben und unterdessen dem Hochgericht zu schreiben (LP. Bd. 135 S. 1038). Dieses Schreiben ging wirklich am 2./13. August an das Hochgericht der IV Dörfer ab. Am darauffolgenden allgemeinen Bundestag wurde aber in dieser Sache nichts weiter beschlossen, dagegen kam das obenerwähnte Mehren der Gemeinden über den Ankauf der obern und der Tardisbrücke zur Erhaltung.

Diese gleiche Sache wegen Sicherung des Passes gegen das Strolchen- und Bettelgesindel kam am allgemeinen Bundestag des Jahres 1779 wieder zur Sprache. In einem Extraordinari-Ausschreiben vom 6./17. September gelangte der Bundestag deshalb an die Räte und Gemeinden. Unter den darin enthaltenen Vorschlägen figuriert als dritter Vorschlag, „daß auch denen Herren Zollern an der obern und untern Bruck der Auftrag gegeben werde, so oft dergleichen Leute dasige Brucken passieren wollen, selbige zuruckzuweisen.“ Sodann sollte viertens die Gemeinde Malans er- sucht werden, ihren habenden Harschier gegen Abtrag einer billigen Honoranz den Auftrag zu geben, alle Tage die Patrouille bis an die untere Brücke zu machen und wann ihnen dergleichen Ge- sindel aufstoßen sollte, so dessen unangesehen über die Steig oder die untere Brücke in das Land möchte gekommen sein, selbiges alsogleich wieder zum Lande hinaus zu führen. In diesem Sinne wurde denn auch am 10. Dezember 1779 von den beitätlich ver- sammelten Häuptionern ein Ausschreiben an die Räte und Gemeinden erlassen und darin noch besonders erwähnt, daß sie an die Obrig- keiten der Stadt Maienfeld und des Hochgerichts der IV Dörfer geschrieben hätten. Erstere sollte den Steigwächtern, letztere den Zollwächtern an der obern und untern Zollbrücke bei Verlust ihres Dienstes Weisung geben, alles Gesindel und Leute, die nicht mit den gehörigen Pässen versehen wären, am Eintritt ins Innere des Landes zu verhindern. Da aber der Eifer zur Handhabung dieser schärfern Polizeiaufsicht jeweilen bald wieder erlahmte, rissen auch die alten Übelstände bald wieder ein.

In diesem Jahr 1779 mußte sich die Gemeinde Malans neuer- dings beim Großen Kongreß vom Februar gegen einen Anton Ga- dient von Mastrils beschweren, da er, wie seinerzeit Hans Gruber und die Witwe des Hauptmanns Stephan Thys angefangen hatte, bei der Tardisbrücke zu wirten und sogar Leute zu beherbergen. Es dürfte sich um den gleichen Anton Gadiant gehandelt haben wie vor zehn Jahren, wenn er auch nicht mehr Seckelmeister be- titelt wird. Der Große Kongreß erließ daraufhin an das Hoch- gericht der IV Dörfer ein Mahnschreiben, den Gadiant bei ange- drohter Buße von seinem den Freiheiten von Malans widerspre- chenden Beginnen abzumahnern. Aber Anton Gadiant betrieb seine Wirtschaft ruhig weiter trotz allen weitem Beschwerden von Ma- lans. Im August des folgenden Jahres 1780 ließ sich der Land- ammann der IV Dörfer endlich vernehmen, er sei selbst an der

Tardisbrücke gewesen, um dem Gadiant das Wirten zu verbieten, aber er und dessen Frau seien so krank gewesen, daß er sich auf Rat des Zollers nicht zu ihnen begeben habe, sondern unverrichteter Dinge heimgekehrt sei. Gadiants Gesundheitsumstände seien auch jetzt noch so mißlich, daß er bitte, gegenwärtig nichts gegen ihn zu unternehmen, zumal sich Gadiant auf eine zu seinen Gunsten lautende Erkenntnis von 1738 berufe. Dem Gadiant wurden daraufhin acht Tage Zeit gelassen, um dieses Dokument vorzulegen. Da er jedoch innert dieser Frist nicht erschien, wurde er auf Betreiben des Bundslandammanns von Salis als Vertreter von Malans in eine Buße von 100 Kronen verfällt, die das Hochgericht der IV Dörfer unter Androhung der gleichen Buße einziehen sollte. Noch im März des folgenden Jahres stand die Buße aus, obwohl ihm die III Bünde aus Mitleid ihren Anteil, d. h. die Hälfte der Buße erlassen hatten. Der Handel scheint dann durch den Tod oder Wegzug Gadiants seine Erledigung gefunden zu haben, wenigstens wird im Dezember 1783 das Gadiantsche Haus als derzeit unbewohnt bezeichnet.

13. Wuhrrverhältnisse an der Brücke

Wie schon die Beschwerde von Malans wegen des Baues der Rheinmühle zeigt, bereiteten dieser Gemeinde die Wuhrrverhältnisse bei der Tardisbrücke stets größere Sorgen. Im Dezember 1783 (LP. Bd. 150 S. 614 vom 7./18. Dezember 1783) erschienen die Vertreter von Malans Joh. Ulr. von Salis-Seewis und Joh. von Planta-Wildenberg wieder vor den Häuptern und teilten ihnen mit, daß der Rhein seit kurzem eine ganz neue und ungewohnte Schwenkung zwischen der untern Zollbrücke und dem darob stehenden Felsen mastrilserseits genommen habe, welche dem Anstreb der Brücke, den dortigen Äckern und Gebäuden sowie besonders der Landstraße gemeiner Lande höchst gefährlich zu werden drohe. Da sich diese bedenkliche Krümmung auf Gebiet der IV Dörfer und dem derzeit unbewohnten Gadiantschen Hause bildete, protestiert die Gemeinde Malans gegen allen aus dieser Bedrohung sich ergebenden Schaden und verlangt von den IV Dörfern die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen dagegen. Die Häupter beschließen, deswegen an die IV Dörfer zu schreiben und ihnen aufzutragen, ihre allfälligen Vorstellungen längstens bis auf den Großen Kongreß, der gewöhnlich am 25. Januar seinen Anfang nahm,

gelangen zu lassen. Diese antworteten wirklich auf diesen Termin, indem sie mit ihrer Gegenvorstellung einen mit Samuel Gantner am 14. Juli 1579 abgeschlossenen Vergleich einsandten. Es handelt sich um jenen obenerwähnten Vergleich, in welchem Gantner den Mastrilsern seine Zufriedenheit über ihre getreuliche Erfüllung des Spruchbriefes vom 14. September 1573 kundgab. In letzterem werden, wie wir sahen, die Grenze der Wuhrpflicht Gantners umschrieben und die Leistungen der Mastrilser bei diesen Wuhrungeu genau festgesetzt. Die Wuhrpflicht lag darnach wirklich beim Brückenbauer und den Mastrilsern, nicht beim Hochgericht der IV Dörfer. Die Häupter übersandten eine Abschrift der Urkunde von 1579 an Malans und sprachen zugleich den Wunsch aus, daß sich die beiden Parteien freundschaftlich vergleichen möchten.

Zwei Jahre später (1785) hatten sich die Häupter wieder mit der Tardisbrücke zu befassen. Es war ihnen nämlich angezeigt worden, daß sich die Gemeinde Malans nicht genau an die mit Maienfeld getroffene Abrede wegen des Außenwuhrs bei der Tardisbrücke gehalten habe, sondern mit dem Wuhr ein Schuh oder etwas mehr über die verabredete Linie hinausgefahren sei. Darin schien dem Anzeiger, Landeshauptmann Stephan von Salis, eine wenn nicht schon jetzt, so doch für die Zukunft drohende Gefahr für die eben neu erbaute Straße von St. Katharinenbrunnen über die Luziensteig nach Chur zu liegen. Der Landvogt von Maienfeld wurde deshalb beauftragt, von diesen Wuhren oberhalb und unterhalb der Brücke einen Augenschein zu nehmen und dem Bundestag über sein Befinden Bericht zu erstatten. Weitere Folgen scheint aber diese Beschwerde nicht gehabt zu haben, da später nicht mehr davon die Rede ist.

14. Schicksale der Brücke 1799/1800

Aber schon nähern wir uns in Verfolgung der Schicksale der Tardisbrücke jenem verhängnisvollen Jahr 1799, da die wegen ihrer strategischen Lage so wichtige Brücke wieder eine bedeutende Rolle spielen sollte. Wir entnehmen die folgenden Angaben darüber dem schönen Werk Prof. Pieths „Graubünden als Kriegsschauplatz 1799/1800“. In Voraussicht der möglichen kriegerischen Verwicklungen zwischen Österreich und Frankreich hatte ersteres die Gelegenheit der Besetzung Graubündens durch österreichische Truppen im Herbst 1798 benützt, um sich über die stra-

tegisch wichtigen Punkte des Landes die nötigen Kenntnisse zu verschaffen. Der österreichische Feldmarschall Graf Bellegarde hatte dazu eine besondere Rekognoszierungsreise nach Graubünden unternommen. In seinem darüber an die österreichische Regierung abgegebenen Bericht schreibt er nun über die Tardisbrücke, eine vorteilhafte Position befinde sich ferner bei der untern Zollbrücke. Gleich jenseits derselben am Fuße des Mastrilser Berges hinter einer Schlucht könnten ein paar Kanonen und eine Anzahl Infanteristen einem an Zahl überlegenen Feind das Vordringen von Ragaz her auf dem linken Rheinufer verwehren. Dennoch sei dieser Posten zur Deckung von Chur unzulänglich, weil der Feind mit Infanteriedetachementen von Pfäfers über St. Margarethenberg und auf dem rechten Rheinufer vorrücken könne (S. 23).

Der zweite Koalitionskrieg brach dann anfangs März 1799 wirklich aus, und zwar mit dem Angriff des französischen Generals Masséna auf die Luziensteig, um den österreichischen General Auffenberg aus Graubünden zu vertreiben und letzteres, das durch seine geographische Lage von entscheidender Bedeutung war, in französische Gewalt zu bringen. Mit dem Angriff auf die Luziensteig sollte auch der Rhein bei Fläsch und unterhalb der Tardisbrücke überschritten werden. Aber die beiden französischen Brigaden Chabran und Lorge hatten dabei wenig Erfolg. Die Tardisbrücke war zerstört worden und unpassierbar. Die unterhalb dieser Brücke versuchte Durchwatung des Rheins konnte aber wegen des hochgehenden und reißenden Wassers nicht durchgeführt werden. So befahl ihnen denn Masséna, den Rhein auf der bei Klein-Mels geschlagenen Brücke zu überschreiten. Der Angriff auf die Luziensteig hatte schließlich vollen Erfolg, und so sah sich Auffenberg gezwungen, seine Stellungen an der Tardisbrücke und der Landquart entlang aufzugeben und sich nach Chur zurückzuziehen, wo er mit einem Teil seiner Truppen gefangen wurde.

Aber die Österreicher kehrten später zurück, und so sehen wir den österreichischen General Hotze am 1. Mai des gleichen Jahres einen zweiten Angriff auf die Luziensteig unternehmen, wobei auch die Gegend der beiden Zollbrücken in Mitleidenschaft gezogen wurde. Der Angriff mißlang jedoch diesmal, und erst ein neuer Vorstoß Hotzes gegen die Luziensteig am 14. bis 16. Mai brachte den gewünschten Erfolg. Auf der Flucht verbrannten die Franzosen die obere Zollbrücke, und als eine andere österreichische Reiterschwadron dieselben gleichfalls in der Richtung der Tardis-

brücke verfolgte, wurde auch sie an beiden Enden angezündet. Trotzdem überschritt eine Infanterieabteilung unter starkem Musketenfeuer die brennende Brücke und verjagte den Feind in der Richtung Ragaz.

Noch einmal in diesem ereignisreichen Jahre 1799 sah die Tardisbrücke kriegerisches Leben um und auf sich. Nach der zweiten Schlacht bei Zürich gegen Ende September ergriff Masséna wieder die Offensive und zwang die Österreicher in der Inner- und Ostschweiz von neuem zum Rückzug. Schließlich begannen die Franzosen im Laufe des Oktobers den Angriff auf Graubünden, indem sie vorerst das Bündner Oberland, ebenso den Kunkelspaß besetzten und östlich Ragaz den österreichischen General Auffenberg über die Tardisbrücke zurückdrängten. Die Rheinlinie von der Tardisbrücke bis nach Felsberg blieb nun die Grenze zwischen dem französischen und österreichischen Machtbereich, bis die Franzosen nach der Schlacht bei Marengo vom 14. Juni 1800 wieder auf der ganzen Linie in Italien, in Süddeutschland und auch in der Schweiz neuerdings zum Angriff übergingen. Am 16. Juli 1800 rückte der französische General Lecourbe über die Luziensteig wieder in Graubünden ein, und die Österreicher zogen sich endgültig zurück. Die Tardisbrücke blieb seither wieder auf ihre wirtschaftliche Bedeutung als einzige Verbindung mit dem „Unterland“ beschränkt. Der Eigentümerin, d. h. der Gemeinde Malans erblühte die Pflicht, die Brücke nach den erfolgten Beschädigungen und Zerstörungen wieder instand zu stellen.

15. Verhandlungen über die Abtretung der Brücke an den Kanton

Wie sehr die Gemeinde Malans durch diese Aufwendungen für die Tardisbrücke und die damit verbundenen Wuhren in Anspruch genommen wurde, geht aus einer spätern Eingabe derselben hervor (Kantonsarchiv Sig. VIII. 12. c). Es heißt darin: „Es sind die dasigen Waldungen teils in den letzt verflossenen Kriegsjahren durch feindliche Truppen teils durch kostspielige Wuhranstrengungen und durch Herstellung der abgebrannten Brücke und Brückengebäude dermaßen mitgenommen worden, daß die Gemeinde dem drückendsten Holz-mangel ausgesetzt ist und bei dem vielfordernden Unterhalt der Brücke und der obern Landquartwuhren einer baldigen gänzlichen Erschöpfung entgegensieht.“

Mochte dieser Klageruf vielleicht etwas übertrieben sein, so zeigt er immerhin starke Inanspruchnahme von Malans durch seine Brücken- und Wuhrpflichten. Sie führte schließlich dazu, daß die Gemeinde mit Schreiben vom 30. Mai 1806 dem Kleinen Rat des Kantons Graubünden die untere Zollbrücke mit allen Regressen gegen Übernahme der Wuhrpflicht unentgeltlich zum Kaufe anbot, wobei sich die Gemeinde jedoch die Zollfreiheit vorbehielt. Am Tage nachher wiederholte sie dieses Anerbieten mit der gleichzeitigen Erklärung, daß, wenn ihr Angebot wider Erwarten verworfen würde, sie ihren Rechten und Befugnissen gemäß jeden Anlaß benützen würde, um dieselbe dem ersten besten zu verkaufen, ja tausch- oder schenkungsweise abzutreten.

Der Große Rat ließ sich aber weder durch das scheinbar günstige Angebot noch durch die dem zweiten Schreiben angefügte Drohung des Verkaufs der Brücke an den ersten besten beirren. Er verhielt sich zurückhaltend und faßte bezüglich dieser Drohung den Beschluß, wenn die Gemeinde die Tardisbrücke an jemanden abtrete, der nicht im Falle wäre, die Verbindlichkeiten des Unterhalts derselben und deren Bewahrung zu erfüllen, die Stadt Maienfeld, in deren Jurisdiktion sie liege, anzuhalten, dieselbe nebst der Straße in gutem Zustande zu erhalten. Dieser Beschluß brachte aber wieder die Stadt Maienfeld in Harnisch. In einem energischen Protestschreiben legte sie gegen eine solche Möglichkeit Verwahrung ein.

Bei diesen vorhandenen Widerständen blieb die Angelegenheit wegen Verkaufs der Tardisbrücke vorläufig liegen. Das Hochwasser von 1809 brachte den Malansern aber den fragwürdigen Wert ihres Besitzes von neuem in Erinnerung. Neben vielen Wuhren hatte das Hochwasser auch zwei Stühle der Tardisbrücke weggerissen. Da die Herstellung der Brücke wegen Anwesenheit des für die Grenzbesetzung von 1809 anwesenden vielen Militärs besonders dringlich war, übernahm der Kanton einen Vorschuß der Baukosten im Betrage von 667 Gulden. Die Schuldenlast von Malans hatte sich infolge der Wuhr- und Brückenlasten auf 9000 fl. erhöht und drohte immer noch zu steigen, da die früher vorhandenen Kapitalien in den Kriegsjahren verlorengegangen waren.

Die Gemeinde Malans kam deshalb schon im Jahre 1810 um die Erlaubnis einer provisorischen Erhöhung der Brückenzölle ein, wenigstens für diejenigen Artikel, die bei der obern Zollbrücke

höher verzollt würden. Da dieses Gesuch auch noch der eidgenössischen Tagsatzung unterbreitet werden mußte, zog sich dessen Gewährung längere Zeit hinaus.

Wohl aus diesen wenig erfreulichen neuen Erfahrungen heraus kam Malans wieder auf den Gedanken, die Brücke dem Kanton zum Kauf anzubieten. Es geschah dies in einer Eingabe der Gemeinde an den Großen Rat vom 23. April 1811. In längern Ausführungen weist sie nach, wie sie sich durch widrige Umstände in die traurige Unmöglichkeit versetzt sehe, die Unterhaltung der 1613 von den Burgauerischen Erben von Chur um 3770 Gulden erkauften Tardisbrücke länger zu bestreiten. Die Hauptursachen liegen in den bereits genannten Brücken- und Wuhrpflichten, die durch den verhältnismäßig niedern Ertrag der Zollpacht nicht gedeckt werden könnten. Dabei weist sie wieder auf die bei der Übernahme der Brücke übernommene Bedingung hin, die Brücke bei einem allfälligen Verkauf zuerst den III Bünden anbieten zu wollen. Sollten diese sie nicht kaufen wollen, so möge Malans sie verkaufen wo und wem es wolle, wie es ihm dann füglich und eben ist. Bezüglich des Zustandes der Brücke erfahren wir aus dieser Eingabe, daß sie sich in einem ganz untadelhaften Zustand befinde. Die Wuhren zwischen der untern und der obern Zollbrücke sind mit dem größten Aufwand auf die dauerhafteste Art angesetzt. Außerdem gehören zur Brücke das sehr geräumige, wohl eingerichtete Zollhaus mit guten Gewölben und schönen Wohnzimmern mit Wirtschaft. Weiter gehören dazu eine ganz neue große Bestallung, Schopf, Baumgarten, Krautgarten, Brunnen und eine von aller Atzung befreite Wiese, der sogenannte Rheinacker, mit einem jährlichen Futterertrag von etwa 100 Gulden. Nach Vollendung des vom Kanton St. Gallen unternommenen Straßenbaus dürften sich zudem der Warenpaß und dadurch die Zolleinnahmen stark heben.

Trotz dieser aussichtsreichen Zukunftsmöglichkeiten der Tardisbrücke wies der Große Rat das Angebot von Malans in seiner Sitzung vom 15. Mai 1811 gänzlich ab. Schon am nächsten Tag gab Malans die Erklärung ab, „daß, weil nun der dem Kanton getane Antrag fruchtlos geblieben sei, sie den ersten besten Anlaß ergreifen werde, die untere Zollbrücke nebst Zubehörde zu veräußern“. Die Deputierten von Malans erklärten weiter, daß sie nach dem Sinn des Kaufbriefs von 1613 keine weitem Verbindlichkeiten kennen, noch sich, wann und zu welcher Zeit es wäre, werden

aufbürden lassen. Sie werden nach vollzogenem Verkauf dem Kanton davon Kenntnis geben und ihm anheimstellen, von dem im Kaufbrief von 1613 ausbedungenen Zugrecht Gebrauch zu machen.

16. Verkauf der Brücke an den Zoller
Stephan Niggli 1811

Entsprechend dieser Erklärung verkaufte die Gemeinde Malans die Tardisbrücke am 31. Juli 1811 an den bisherigen Zoller selbst, Stephan Niggli, und seine Frau Margreth geb. Gansner von Grüşch, mit allen Nutzungen, Rechten und Gerechtigkeiten, aber auch mit allen darauf lastenden Wuhr- und Brückenverbindlichkeiten, wie sie Malans beim Kauf der Brücke im Jahre 1613 angetreten hatte. Als Zugehörden zur Brücke werden genannt: Zollhaus, Bestallung, Waschhaus, Brunnen, der am Haus und Stall befindliche Baumgarten von 665 Klaftern Größe und der vom Gerstenbach bis an den St. Galler Grenzpfahl sich erstreckende Rheinacker im Ausmaß von 7641 Klaftern, alles frei von Beschwerden, ausgenommen 25 Gulden jährlichen Zins an den Kanton, der dafür die Straße von der Brücke bis zur St. Galler Grenze unterhalten muß. Dazu kommen der Brückenzoll laut Tarif sowie die in der Landquartau unter dem ehemaligen Schwallbach, nun aber neu gesetzten Marchen wachsenden Stauden und Gehölze, welche der jeweilige Besitzer der Brücke allein, mit Ausschluß von Malans und Maienfeld, zu seiner Bewahrung benützen darf, Wunn und Weide jedoch vorbehalten. Diesen Aktiven standen aber recht beachtliche, in ihrem ganzen Gewicht schwer zu schätzende Passiven in Gestalt des Unterhalts der Brücke, die stets sicher und fahrbar sein mußte, sowie der besonders bedenklichen Wuhrpflichten gegenüber. Letztere erstreckten sich am rechten Ufer der Landquart von der obern Zollbrücke bis an den Ausfluß der Landquart in den Rhein. Am linken Rheinufer ging dieselbe von der Brücke bis zum St. Galler Grenzpfahl nach Vorschrift der bestehenden Wuhrmarchen. Zudem mußte der Besitzer der Brücke die Straße von der Maienfelder Chaussee bis an die Brücke stets in einem guten Zustand erhalten. Daneben mußten die Zollfreiheiten der Gemeinden Malans, Maienfeld, Fläsch, Valendas und des Klosters Pfäfers von neuem bestätigt werden. Dementsprechend betrug der Preis der Brücke nur 1000 Bündner Gulden.

Der Große Rat hielt auch diesen Preis für zu hoch, traute einem Privaten überhaupt nicht die Leistungsfähigkeit zur Übernahme solcher Rechte und Pflichten zu. Er erinnerte deshalb am 14. August 1811 sowohl Malans als die beiden Gemeinden Zizers und Maienfeld, auf deren Gebiet die Tardisbrücke lag, an die allen Gemeinden auferlegte Pflicht, für die Unterhaltung der Dämme und Brücken auf ihrem Territorium zu sorgen. Die beiden Gemeinden protestierten gegen diese Zumutungen. Ein Vortritt der drei Gemeinden vor dem Kleinen Rat zur gütlichen Beilegung der entstandenen Streitigkeit führte zu keinem Erfolg. So beschloß denn der Große Rat am 24. April 1812, die ganze Angelegenheit der Vorberatungskommission, der aus jedem Bund noch ein Mitglied beigegeben wurde, zu genauerm Studium zu übergeben. Am 13. Mai erging ein neuer Beschluß des Großen Rates. Demnach anerkannte der Kanton vorläufig den Verkauf der Tardisbrücke durch Malans nur gegen Leistung einer Realkaution, durch welche die Interessen des Kantons an den beiden Landstraßen sichergestellt würden. Die Höhe dieser Kaution soll durch eine unparteiische Dreierkommission von Sachverständigen bestimmt werden, auch dürfen die Zugehörden zur Brücke nie einzeln verkauft werden. Sollte sich Malans diesem Entscheid nicht fügen, sondern gerichtliche Einwendungen dagegen erheben, sind der Kleine Rat und die Standeskommission ermächtigt, ihr ein unparteiisches Gericht anzuweisen.

Unterdessen war auch das Kommissionalgutachten über den Verkauf der Tardisbrücke an den Geschwornen Stephan Niggli eingegangen. Da sich die Kommission nicht hatte einigen können, erstattete sowohl die Majorität als die Minorität derselben ein solches. Dasjenige der Majorität geht in seinen historischen Ausführungen bis zum Bau der Brücke im Jahre 1529 zurück, wobei speziell die immer wieder gewährten Hoheitsrechte der III Bünde an dieser Brücke hervorgehoben werden. Den Verkaufsvertrag von Malans mit Stephan Niggli bezeichnet es in einzelnen Punkten als unstatthaft und den Oberhoheitsrechten des Kantons widersprechend. Auch die Unterhaltspflicht resp. Bürgschaftspflicht der Hochgerichte IV Dörfer und Maienfeld wird auf Grund der allgemeinen Landesgesetze von neuem festgestellt.

Demgegenüber vermochte das Gutachten der Minorität, das sich noch ganz auf die alten vorhelvetischen Rechtsanschauungen stützte, nicht aufzukommen.

Trotz der Vorschläge des Majoritätsgutachtens kam es zu keiner

endgültigen Klärung der Sachlage, und so verliefen denn die folgenden Jahre in einem unbefriedigenden Schwebezustand, wobei stete Reibungen nicht ausblieben. Die Eingaben des Zollers Stephan Niggli um Gewährung von Zollerhöhungen wurden aus dem formellen Grund, weil er sich darin als Eigentümer der Brücke bezeichnete, abgewiesen. Mit Malans konnte keine Einigung in bezug auf die Festsetzung der Realkautions zur Sicherung des richtigen Unterhalts der Brücke und der Wuhren gefunden werden. Schließlich am 28. November 1814 verlangte Malans in einem Memorial, daß die zwischen ihr und dem Kanton bestehenden Anstände wegen Verkaufs der Tardisbrücke gemäß Art. 28 der Verfassung an einen Partikularen zur Entscheidung gebracht werden. Die bereits im Beschluß vom 13. Mai 1812 enthaltene Vollmacht an den Kleinen Rat und die Standeskommission, den Streit einem unparteiischen Gericht zuzuweisen, konnte jetzt angewandt werden, da diese Lösung jetzt auch bei Malans gesiegt hatte. Bis die beidseitigen Vertrauenspersonen und der Obmann bestimmt waren sowie beide Parteien ihren Standpunkt in umfangreichen und zahlreichen Rechtschriften gewahrt hatten, verliefen immerhin noch anderthalb Jahre.

17. Malans muß die Brücke wieder übernehmen

Am 29. Mai 1816 trat dieses Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Obmanns Ludwig Meyer von Knonau, des Rats von Zürich, in Chur zusammen. Als Vertrauensleute des Kantons wirkten mit Bundespräsident Christoph von Albertini und Dr. Joh. Pet. Mirer, während Malans den Grafen Joh. von Salis-Soglio und den Bundeslandammann Joh. Andr. Sprecher von Bernegg als solche bezeichnet hatte. Der Spruch fiel zu ungunsten von Malans aus. Der zwischen dieser Gemeinde und Stephan Niggli abgeschlossene Kaufvertrag wurde für null und nichtig erklärt. Malans wurde zur weitem Beibehaltung und zum Unterhalt der Tardisbrücke und allen Zugehörden, wie ihr dies bisher oblag, pflichtig erklärt, bis und solange mit Zustimmung des Staates das bestehende Vertragsverhältnis verändert oder demselben ein befriedigender Übernehmer der Brücke dargestellt werden kann. Die gerichtlichen Kosten werden halbiert, die außergerichtlichen trägt jede Partei selbst.

So mußte denn die Gemeinde Malans die Brücke wohl oder

übel wieder übernehmen und sich auch mit den deswegen mit dem Zoller Stephan Niggli entstandenen Streitigkeiten abfinden. Niggli, der von dem Kaufvertrag nicht zurücktreten wollte, mußte sich zu dem ergangenen Entscheid und dem erzwungenen Rücktritt nur beglückwünschen, denn schon das folgende Jahr zeigte von neuem die Tücken der beiden die Brücke bedrohenden Bergwasser, der Landquart und des Rheins. Im Juni dieses auch wegen seiner Hungersnot berüchtigten Jahres 1817 hatten ihre Hochwasser große Verheerungen angerichtet. Am 14. Juni begab sich eine von der Regierung beauftragte Kommission in Begleitung von Vertretern der Gemeinden Zizers, Igis, Untervaz und Maienfeld auf einen Augenschein. Von der Untervazer Brücke begingen die Herren die Strecke dem Rheine nach längs des Mastrilser Berges, da die andere Seite unpassierbar war, hinab bis zur Malanser Rheinbrücke (Tardisbrücke). Über letztere enthält der Augenscheinsbericht folgenden Passus: „Diese letztere war durch einen starken Arm des aus allen Ufern getretenen Rheins von dem festen Land gegen Malans abgeschnitten, und mehrere Personen von Igis und Malans suchten diesen Arm enger einzuwahren, um einen Steg darüber ziehen zu können und die Kommunikation herzustellen. Die Brückengebäude und die Landstraße nach Ragaz, soweit man solche sehen konnte, standen unter Wasser, und der Rhein selbst ging so hoch, daß die Brandung des Stromes über die Brückensäulen heraufschlug an die Brückenunterzüge und der Verlust einiger derselben unvermeidlich schien.“

Das über die Wiederherstellungsarbeiten von der kantonalen Baudirektion ausgearbeitete Gutachten lautete auch für die Inhaberin der Tardisbrücke wenig tröstlich. Sie soll, abgesehen von der Instandstellung der Brücke und ihrer Zufahrtsstraßen, ein Wühr erstellen vom sogenannten Stein oberhalb der Brückenhäuser, womöglich bis an die St. Galler Grenze, in der mit St. Gallen zu verabredenden Richtung, damit die Landstraße nach Ragaz gegen Überschwemmungen gesichert sei. Dazu kamen für Malans noch die Landquartwühren von der Klus bis an die Mündung in den Rhein.

Unter Oberaufsicht und Mithilfe des Kantons nahmen die von Schaden betroffenen Gemeinden die notwendigen Wührungen am Rhein und an der Landquart vor. Am 12. Mai 1823 bot Malans die Tardisbrücke von neuem zum Kaufe an, wobei es sich zu beträchtlichen Opfern bereit erklärte. Allein der von der Standeskommiss-

sion an den Großen Rat geleitete Vorschlag darüber bewog die Gemeinde, ihr Angebot wieder zurückzuziehen.

18. Übergang der Brücke an den Kanton Graubünden

Eine Erleichterung schien der Gemeinde Malans zu winken, als der König von Bayern dem Kanton den bedingten Antrag zur Gewährung eines Beitrags von 50 000 Fr. für den Bau der Tardisbrücke machte „in Berücksichtigung der vielen aus der durch den Kanton Graubünden neu erbauten Kunst- und Handelsstraße für sie (Bayern und Württemberg) erwachsenden Vorteile“. Der Große Rat behandelte dieses generöse Angebot in seiner Sitzung vom 23. Juni 1826. Er hielt die Erfüllung der dem Angebot beigefügten Bedingungen mit den hinsichtlich des Transportwesens bestehenden Rechten und Einrichtungen für unvereinbar, ebenso befürchtete er, daß sie der Unabhängigkeit des Standes in seiner innern Organisation in mancher Hinsicht Eintrag tun würde. Um den bayrischen König aber doch nicht mit einer glatten Absage vor den Kopf zu stoßen, erhielt der Kleine Rat die Weisung, dem bayrischen Hof in angemessenen Ausdrücken anzuzeigen, der Große Rat habe befunden, es seien gegenwärtig die Umstände und die Lokalverhältnisse in unserm Kanton derart, daß sich die diesseitige Landesbehörde nicht im Falle befinde, auf die von der bayrischen Regierung gemachten Anträge dermalen einzugehen. Sollten von deren Seite neue Anträge fallen, behalte man sich für diesen Fall etwaige weitere Unterhandlungen vor.

Malans ging also aus allgemein politischen Gründen dieser Unterstützung verlustig. Andererseits war aber der Kanton eifrig darauf bedacht, die Wuhrpflicht der Gemeinde genau zu kontrollieren und kam ihr hingegen mit dem Zolltarif wenig entgegen. Als im Juni 1831 die Wuhren an der Tardisbrücke durch die starken Regengüsse beschädigt wurden, ließ der Kanton die Gemeinde unverzüglich anhalten, die Beschädigungen gehörigermaßen wieder auszubessern.

Die Tardisbrücke als einzige Brückenverbindung mit den untern Kantonen hatte seit jeher auch große Bedeutung in politischer Hinsicht. Über diese Brücke passierte nicht nur der Transitverkehr, sondern sie bildete auch, wie wir bereits für das 18. Jahrhundert feststellen konnten, ein Haupteinfallstor für die Bettler

und Vaganten. Wenn in frühern Zeiten wieder einmal bei allzu großem Überdrang derselben Bettlerjagden veranstaltet wurden, spielte die Tardisbrücke eine besonders wichtige Rolle. Im Jahre 1833 stellten die Paßkommissäre den Antrag, zur Abhaltung der Vaganten auf der Tardisbrücke einen Gatter zu errichten. Der Große Rat konnte sich für eine solche Maßnahme nicht begeistern, dagegen erteilte er dem Kleinen Rat neue Weisung, der nächsten Versammlung des Großen Rats darüber Bericht zu erstatten, inwieweit den frühern Anträgen habe Folge gegeben werden können. Im folgenden Jahre faßte dann der Große Rat den Beschluß, „um sowohl das Einschleichen von Vaganten bei der Tardisbrücke als auch Zolldefraudationen daselbst zu verhüten, wird der Kleine Rat beauftragt und ermächtigt, alle diejenigen Vorkehren und Einrichtungen diesfalls zu treffen, welche er als dem Interesse des Kantons, sei es in polizeilicher, sei es in finanzieller Beziehung, angemessen und ersprießlich erachten wird“. In dieser Hinsicht hatte bereits die darüber eingesetzte Kommission den Wunsch zur Erstellung des oben von den Paßkommissären beantragten Gatters geäußert, außerdem sollte eine verschließbare Schlafstelle für den Landjäger angebracht und der Fußweg längs des Fläscherbergs ganz aufgehoben werden.

Das große Hochwasser vom August 1834, das im ganzen Kanton, besonders im Rheingebiet, so überaus großen Schaden verursachte, ging auch an der Tardisbrücke nicht spurlos vorüber. Im Gegenteil wurde bei diesem Unglück die untere Zollbrücke ganz weggerissen. Am 1. September teilte die Gemeinde Malans dem Kleinen Rat mit, daß sich die Gemeinde entschlossen habe, an Stelle der weggerissenen untern Zollbrücke eine Notbrücke zu erstellen. Sie werde noch den gleichen Nachmittag sowohl Mannschaft als Fuhrwerk zur Herbeischaffung des Materials in Tätigkeit setzen. Es hatte in Malans großer Mühe und einer zweiten Gemeindeversammlung bedurft, um diesen Beschluß zu fassen. Eine erste Versammlung war nach stürmischem Verlauf resultatlos geblieben. Später fanden Besprechungen mit Oberstleutnant Bauer von Chur statt wegen Anlegung eines Schutzwuhres ob dem Brückenanstreb auf dem rechten Rheinufer. Da bei der vorgerückten Herbstzeit kein neues Anschwellen des Rheins mehr zu befürchten war, ließ man sich aber mit den Brückenarbeiten Zeit und beschränkte sich auf das Sammeln des Brückenholzes.

Diese Katastrophe hatte von neuem gezeigt, wie sehr die Ge-

meinde Malans durch die mit der Tardisbrücke verbundenen Pflichten belastet wurde. An jener stürmisch verlaufenen Gemeindeversammlung dürfte auch der Vorschlag zur Veräußerung der Brücke eine Rolle gespielt haben. Jedenfalls kam es nicht von ungefähr, daß an der Sitzung der Standeskommission vom 27. November 1834 auf eine diesbezügliche Anregung hin der Kleine Rat ermächtigt wurde, allfällige an ihn gelangende Anträge der Gemeinde Malans zur Abtretung der Tardisbrücke an den Kanton nach seiner besten Überzeugung im Interesse des Kantons zu benutzen und zu berücksichtigen, sowie das etwaige Ergebnis der Standeskommission mitzuteilen. Wirklich wurde dem Kleinen Rat am 16. Januar 1835 von der Gemeinde Malans ein solcher Abtretungsantrag eingereicht. Die Abtretung sollte mit allen Gefällen, Gebäuden und Liegenschaften zum Preis von 8000 Gulden erfolgen, ein Preis, den ein Privatmann bereits angeboten hatte. An dieses Angebot waren noch verschiedene Bedingungen geknüpft, so die Zollfreiheit der Gemeinde Malans für Personen, Vieh und Fuhrwerke, gänzliche Lossprechung von allen Verbindlichkeiten, Fortbestand des Pachtvertrages mit dem Zoller Jecklin bis zu dessen Ablauf im Dezember 1836, sowie das Begehren, daß die Brücke nicht auf das Territorium einer andern Gemeinde verlegt werde.

Im Angebotsschreiben von Malans werden die Gründe, welche die Gemeinde zu diesem Schritt bewogen, des näheren auseinandergesetzt. Neben den stets wachsenden Verpflichtungen und der gleichzeitig erfolgten Schmälerung der Zolleinnahmen sprach hauptsächlich auch die Erfahrung für einen Verkauf, daß diese Brücke immer nährenden Stoff zu Parteiungen und Störungen in der Gemeinde gab und auf den moralischen Charakter der Gemeindebürger sehr nachteilig gewirkt hat. Für den Kanton fielen alle diese Gründe weniger oder gar nicht in Betracht. Im Schreiben wird noch vermerkt, daß die Gemeinde die Rheinwuhren von 1823 bis 1829 mit einem Aufwand von 18 000 Gulden erstellen ließ. Sie blieben auch mit Ausnahme einer kleinen Beschädigung bei der großen Rheinüberschwemmung vom letzten August unverletzt.

Die darauf eingeleiteten Kaufsverhandlungen führten am 6. März 1835 zum Abschluß eines Kaufvertrags zwischen der Gemeinde Malans und dem Kanton, der schon am 9. März von der letztern ratifiziert wurde. Nach diesem Kaufvertrag trat die Gemeinde Malans dem Kanton Graubünden die ihr eigentümlich gehörende

Tardis- oder untere Zollbrücke mit allen ihren Gefällen, Gebäuden und Liegenschaften ab. Es sind die gleichen Gebäude und Liegenschaften, die wir bereits oben aufgeführt haben, dazu alle Nutzungen und Freiheiten, Rechtsame und Gerechtigkeiten, wie sie diese Zollbrücke seit jeher besessen hat. Vorbehalten werden jedoch die Zollfreiheiten von Malans, des Gotteshauses Pfäfers, von Maienfeld, Fläsch, Valendas und Mastrilserberg. Der Kanton übernimmt die Unterhaltung der Brücke samt den damit verbundenen Rheinwuhren und dem Landquartwahr auf der rechten Seite von der obern Zollbrücke abwärts bis zur Einmündung der Landquart in den Rhein. Dafür wird dem Kanton die Landquartau zwischen der Landstraße von der obern zur untern Zollbrücke und der Landquart überlassen. Die Gemeinde liefert alle auf die Brücke Bezug habenden Urkunden aus. Der Kanton verpflichtet sich zur Übernahme der nach dem Voranschlag des Kantonsingenieurs 2000 fl. betragenden voraussichtlichen Kosten für Bauarbeiten an der Brücke, sofern die letztes Jahr an der Brücke angebrachten Spannen so befestigt werden können, daß kein neuer Brückenstuhl gemacht werden muß. Sollte der Kaufvertrag die Ratifikation durch den Großen Rat nicht finden, muß Malans diese Kosten übernehmen. Wenn die Aufrüstung eines Brückenstuhls notwendig werden sollte, hat Malans im Falle der Nichtratifikation des Vertrages die Kosten ebenfalls zu übernehmen. Der mit dem Zoller Jecklin bestehende Pachtvertrag hat bis zu dessen Ablauf im Dezember 1836 in Kraft zu verbleiben. Der Kanton bezieht vom 2. Juni an den vereinbarten Pachtzins.

Im Großen Rat kam die Ratifikation dieses Vertrages am 9. April zur Sprache. Trotz den schweren Bedenken und der starken Opposition fand es derselbe nicht allein in ökonomischer Beziehung, sondern insbesondere auch aus höhern Rücksichten des Kantons angemessen, in den Kauf der Tardisbrücke einzuwilligen und den am 6. März 1835 abgeschlossenen Kaufvertrag unter einigen weniger wichtigen Bedingungen, die in denselben aufgenommen werden sollten, zu ratifizieren.

So war denn endlich nach dreißigjähriger offener oder versteckter Uneinigkeit zwischen der Gemeinde Malans und dem Kanton das Schicksal der Brücke auf die der Sachlage nach glücklichste Weise entschieden worden. Die seitherige Entwicklung im Straßen- und Brückenwesen des Kantons hat diese Lösung des Übergangs der Brücke an den Kanton vollständig gerechtfertigt.