

St. Luzisteig und Kunkels [Fortsetzung und Schluss]

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1926)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-396460>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

einen Mörser, 13 Spingarden, alle mit Munition dotiert. Wir erwähnen aus dem Inventar ferner: Geräte der Münzstätte, die beweisen, daß nicht nur in Roveredo, sondern auch in der Burg Mesocco Münzen geprägt wurden. Bekanntlich hatte Trivulzio dieses Recht im Jahre 1487 von Kaiser Friedrich III. erhalten anläßlich der Bestätigung des Kaufbriefes über die Grafschaft.

Nach der Zerstörung des Schlosses residierte der Kastellano in Roveredo, wo der Graf einen schönen Palast besaß. Die Herrschaft dauerte noch 23 Jahre, nämlich bis zum 2. Oktober 1549. An diesem Tag kam in Mendrisio der Vertrag zustande, laut welchem Trivulzio dem Tale für 24 000 Gulden alle Rechte und Besitzungen abtrat. An der einst so stolzen Festung zu Mesocco nagte inzwischen der Zahn der Zeit. Er würde das Zerstörungswerk mit der Zeit wohl vollendet haben und wenig wäre für spätere Generationen gerettet worden, wenn nicht die „Pro Campagna“ sich der Ruine angenommen und uns dieses Kulturdenkmal aus früheren Zeiten pietätvoll bewahrt hätte. Wir werden ihrer und der freiwilligen Arbeit, die die schweizerische Studentenschaft dabei leistete, stets dankbar gedenken. Sie leisteten den Beweis, daß in unserem Vaterland auch für ideelle Bestrebungen noch Verständnis zu finden ist.

St. Luzisteig und Kunkels.

Von J. Kuoni, Maienfeld.

(Schluß.)

Es sah überhaupt mit unserm Straßenwesen damals noch nicht zum besten aus. Die Schutzbauten am Rhein waren unzulänglich, nur der augenblicklichen Not angepaßt; man erstellte Wuhrköpfe, Stupf- und Schupfwuhre, wo im Augenblick Gefahr drohte, die man auch mit dem Paternoster in der Hand an den Nachbar zu adressieren sich abmühte. Zu den nötigen Werkzeugen gesellte sich nicht selten das Schwert. Erst

1837 einigten sich die Kantone St. Gallen und Graubünden, auf gemeinsame Kosten das Rheingebiet von der Einmündung der Landquart bis an den Schollberg vermessen zu lassen, eine Stromkarte anzufertigen und den Plan zu einer rationellen Korrektur. Die Ragazer hielten das für überflüssig oder fürchteten gar Verrat und boten erst hilfreiche Hand, als ihnen von St. Gallen her zwei Landjäger als Exekution auf den Hals geschickt wurden. Kosten 24 Tage à 1 fl. 20 kr., macht 28 fl. 20 kr.

Es war höchste Zeit, daß man sich auch hier zu den erforderlichen Opfern aufraffte. Schon wurde da und dort dem Warenverkehr mehr Aufmerksamkeit geschenkt, und die Konkurrenz mahnte zum Aufsehen. Im 14. Jahrhundert fing der Gotthard an, den Bündner Pässen gefährlich zu werden. Der Bischof von Chur, Peter, Kaiser Karls IV. Kanzler, erwirkte von seinem Herrn den Befehl an alle Reichsstädte, sie sollten nur die bischöfliche Straße und keine andere benutzen dürfen, also diejenige über Chur, Lenzerheide, Septimer. Das war im Jahr 1358, und auf dieses Privileg berief man sich in allen Streitigkeiten so gern. Der Bischof dürfe andere Paßwege sperren, was er nach Kräften befolgte. Er hätte aber auch nicht versäumen sollen, seine Wege in gutem Zustand zu erhalten. Zu seiner Entschuldigung dient, daß er nicht der einzige Sünder war. Wie mutet es uns an, wenn wir hören, im März 1606 habe Jakob Möhr einen neuen Torkelbaum aus der Malanser Selvi nach Maienfeld schaffen lassen, wozu 300 Personen aufgeboten werden mußten, und der im Schlosse Salenegg heute noch vorhandene Torkelbaum wurde im Jahre 1656 mit einem Gespann von 50 Ochsen von Mels her durch den Rhein geschleppt. Der schöne Pfauofen im Schlosse Salenegg wurde 1638 zu Wasser von Winterthur heraufgebracht und ist drei Jahre unterwegs gewesen, natürlich als Eilgut¹²! So schlimm stand es auch anderwärts. Im Gemeindebann Altstätten, im Rheintal, bestanden auch nur die alten Wassergassen, durch die das Regenwasser abfloß und Mensch und Tier sich kümmerlich durchwandten. Die Marbacher beschwerten sich 1633, und der Stadtrat forderte die Grundbesitzer auf, die großen Steine

¹² J. Kuoni, Maienfeld, St. Luzisteig und die Walser.

aus den Gassen zu entfernen und die Stauden wegzuschneiden¹³. In Werdenberg und Sargans war es nicht besser, obwohl mit dem Durchbruch am Schollberg, 1492, der Steig eine bleibende Konkurrenz geschaffen werden wollte. Im Jahre 1640 läßt sich der Landvogt von Sargans dahin vernehmen, die Erhaltung der Schollbergstraße erfordere große Opfer, der Zoll aber vermindere sich, weil die Güter zu Rheinegg über den Rhein, wie auch von St. Gallen jenseits über die Steig geführt werden. In den Jahren 1725 bis 1727 erlassen die die Grafschaft Sargans und das Rheintal regierenden Orte mehrere bezügliche Beschlüsse über die Instandsetzung der Straßen. Für die obrigkeitlichen Straßen soll der Landvogt sorgen, für die andern sind die Anstößergemeinden verantwortlich. Im Jahre 1747 wird wieder gemeldet, die einen wie die andern Straßen seien in völligen Ruin zerfallen; der Landvogt soll die Landesstraßen einstweilen mit möglichster Sparsamkeit verbessern und die Gemeinden anhalten, daß auch sie ihre Schuldigkeit tun. Aber schon im folgenden Jahr haben Wassergüsse die Straße neuerdings beschädigt, und 1789 sind die Wege abermals völlig unbrauchbar geworden.

Böse Tage brachte der Juni 1762; bis nach Mastrils hinunter wurden alle Rheinbrücken weggerissen, in Ragaz 42 Häuser zerstört, und bis an den Bodensee hinunter stand alles unter Wasser. So mußte der Warenzug von Fall zu Fall den Weg wählen, bald rechts des Rheins und bald links, und der Kunkels hatte, auch wenn ihm die kaiserliche Gunst versagt blieb, nicht lauter Feiertage. Er wird, der Natur der Sache nach, am liebsten den Verkehr nach dem Lukmanier vermittelt haben; aber auch für den Weg über Thusis empfahl er sich mit Erfolg, also für Splügen und Bernhardin, nachdem in der Viamala, 1473, das „Verlorne Loch“ herausgebrochen worden, und sogar durch den Schyn oder über denselben wurde 1688 der Weg verbessert, so daß auch Julier und Septimer von Reichenau aus genommen werden konnten.

In den Jahren 1770 und 1771 herrschte besonders in der Ostschweiz große Teuerung. Der edle Fürstabt Beda von St. Gallen ließ in Ägypten Korn aufkaufen, nach Italien brin-

¹³ Dr. Büttler im Neujahrsblatt d. Historischen Vereins St. Gallen, 1922.

gen und zollfrei über die Alpen schaffen; anderes kaufte er in Venedig und brachte es über den Splügen nach St. Gallen¹⁴. Theodor Curti¹⁵ gibt hierüber sehr interessante nähere Ausführungen. Pferde brachten die Fruchtsäcke nach Bellenz, und von da an beförderten sie 460 Männer in vier Abteilungen über die Alpen: die erste Abteilung trug sie von Bellenz nach Clevelen, die zweite bis hinauf nach Isola, die dritte bis auf den Bergrücken des Splügens, die vierte den Berg hinab bis nach Schams. Jede Abteilung erhielt dafür täglich auf den Mann einen Gulden, 1½ Maß Wein, 2 Pfund Brot, ¼ Pfund Käse, Mehl und Butter zu Knöpfli. Doch erlagen manche und mußten nach Hause zurückkehren. Der Fürstabt verausgabte nicht weniger als 240 000 Gulden.

Wie glaubwürdig das Vorkommnis als solches erscheint, fällt uns doch vor allem auf, daß der Transport von Venedig her den Weg über den Langen- und nicht über den Comersee gewählt hat. Warum mußte der weite Umweg über Bellenz nach Chiavenna gemacht werden? Wenn es sich nicht um einen Verschrieb handelt, so muß man annehmen, es sei beabsichtigt gewesen, von Bellinzona durchs Misox nach dem Bernhardin zu gehen, und dieser Paß hätte zum Schrecken der Träger im letzten Augenblick gestreikt aus irgendeinem uns nicht bekannten Grunde. Tatsächlich gingen die Männer über den Splügen, und auch so verdient ihre Arbeitsleistung unsere höchste Bewunderung, und auch so noch liefern sie uns den untrüglichen Beweis für die mangelhafte Transportgelegenheit noch in so später Zeit, noch um das Jahr 1770. Freiwillig hat man sich zu solchen Mühsalen nicht verstanden.

Noch im Mai 1839 beschwerte sich übrigens die Postverwaltung von Tirol und Vorarlberg bei der Postdirektion in Chur über den schlechten Zustand der neuen Poststraße Maienfeld-Chur, wo man mit schweren Fuhrwerken kaum durchkommen könne, was auch der Steigzoller Cantieni bestätigt; im Dezember desselben Jahres habe der

¹⁴ Aug. Näf, Chronik der Stadt und Landschaft St. Gallen, Zürich und St. Gallen, 1867.

¹⁵ Th Curti, Geschichte der Schweiz im XIX. Jahrhundert, S. 91.

Fuhrmann Jakob Mosbrugger im Städtchen Maienfeld eine „Achts“, eine Wagenachse gebrochen.

Wir fügen noch einige Zeugnisse über die Dienstwilligkeit des Kunkelspasses bei. Im Jahre 1439 hat der Kaufmann Hans Lienhart aus Ravensburg seine Waren in Maienfeld abgeladen mit dem Bemerkens, er ziehe es vor, über den Kunkels zu fahren, um die vorgeschriebene Reichsstraße, die „untere“ über Chur nach dem Septimer, zu gewinnen. Er macht also einen großen Umweg, sicherlich aus guten Gründen!

Bei einem Hauskauf in Pfäfers, 1456, wird die Landstraße erwähnt, die durch das Dorf geht. Wohin kann sie sonst führen als nach dem Kunkels?

Hans Müller, der Mühlenpächter in Ragaz, wird verpflichtet, dem Kloster Pfäfers als Zins jährlich 26 Scheffel Korn und drei Schweine, „ein Pfund werdige“ zu liefern und dazu die „Brugg über die Tamina ze machen und in guoten ernen ze halten“, 1468. Die Landschaft Sargans war nämlich 1460 eidgenössisches Untertanenland geworden und hoffte nun von der starken Hand der Sieben Stände eine kräftigere Hilfe als von den verarmten Sarganser Grafen. Ragaz speziell bemühte sich, dem Kunkels aufzuhelfen, und es hatte Erfolg. Im Jahre 1515 erhielt der Ort sein Kaufhaus und die Sust mit dem Privileg, von den über den Kunkels transitierenden Waren ein „ziemliches“ Hausgeld zu erheben. Dieser Beschluß wird zwar 1529 aufgehoben und den Ragazern die Bewilligung erteilt, nach Maienfeld hinüber eine Rheinbrücke zu bauen, das ist die Tardisbrücke bei Mastrils. Die Sust in Ragaz blieb aber doch bestehen, auch die Rodfuhr blieb den Ragazern erhalten, und der Kunkels lebt weiter¹⁶.

1628, Sept. 30.: Weil viele ihr Vieh über den Kunkels treiben und die ordentlichen Zollstätten umgehen, wird Ammann Felix von Tamins zum Zoller in Tamins ernannt. Bundesleute, also Bündner, sind zollfrei, wenn sie eidlich bezeugen, daß sie ihr Hab und Gut führen. Der Zoll ist bar zu bezahlen, „Tröstung“ wird nicht angenommen, sondern es wird, wo die Bezahlung nicht geschehen kann, von den Waren so viel zurückbehalten, daß man für zwei Jahre genügende Sicherheit hat¹⁷.

¹⁶ Wegelin, Regesten des Klosters Pfäfers, Chur 1850.

¹⁷ Extrakten zu den Dekretenbüchern, Kantonsarchiv Chur.

Und weiter nach der gleichen Quelle: 1631: Die Sarganserländer unterstehen sich, den Kunkels zu benutzen. Der Zoller soll befugt sein, „ihre durchferkende Haab so lang in Arrest zu nemmen, bis dahin das sie bezalt habend, und fahls die Eidtgenossen sich dessen verweigern würden, so solle allwegen auf derselben erklagen hin nach Gebühr ferner darin gehandelt werden“. Und es blieb nicht aus, daß die Sarganser sich weigerten, weswegen auf dem Beitag der Drei Bünde in Maienfeld beschlossen wurde, die Häupter sollen bei dem Landvogt von Sargans darüber vorstellig werden. Es wurde auch gerügt, der Bischof fordere seit 1½ Jahren einen erhöhten Zoll, was die Umgehung erklärlich macht. Die Häupter finden, wenigstens die Bündner sollen nicht pflichtig sein, den erhöhten Zoll zu bezahlen, auch wenn „Ihr Fürstlichen Gnaden von Ihr Kayserlichen Mayestät“ dazu ermächtigt wäre, und der Bischof muß einlenken, aber die Sarganser wollen es nicht. Ein Mann von „Fettis“ hat mehrmals sein Vieh über den Kunkels getrieben, 1632, ohne den Zoll zu entrichten, vorgebend, der Landvogt von Sargans habe das so angeordnet. Der Zoller soll ihn nächstesmal anhalten, um das Verfallene einzutreiben oder wenigstens genügende Tröstung zu erhalten. Die Verhandlungen werden somit fortgeführt und zeitigen noch im gleichen Jahre die kleine Erleichterung, daß die Transporte, die nicht nach Cleven gehen, vorläufig nicht molestiert werden, bis man erdauert hat, „was Rechtsame man dabey haben möge“. Chiavenna stand also unter besonderen Bestimmungen, wie überhaupt mit Städten und Handelsgenossenschaften hüben und drüben jeweilen nach Umständen vereinbart wurde. Gibst du mir eine Würst, so löscht ich dir den Durst.

Im Oktober 1659 beschwerten sich die Pferdehändler des Sarganserlandes bei der Obrigkeit in Chur, daß sie für ihre Pferdetransporte über den Kunkels nach Italien den Zoll für die untere und obere Zollbrücke bei Landquart bezahlen müssen, obwohl sie die Brücken ja nicht benutzten und auf sarganserländischem Boden geblieben seien. Der Zoll wurde nach Instruktion in Tamins erhoben. Man beruft sich auf den Erlaß Kaiser Karls IV. vom Jahre 1359, wonach die Reichsstraße vorgeschrieben war, und die Inhaber des Zolles an den beiden Brücken dürfen in ihren Rechten nicht verkürzt werden, der Bischof für

die obere, die Gemeinde Malans für die untere Brücke. Der Landschreiber Gallati von Sargans berief sich allerdings auf eine Instruktion von 1644, die anders laute; aber den Herren Häuptern in Chur beliebte es jetzt, den kaiserlichen Schutz anzurufen, obschon sie im Schwabenkriege mit dem Schwert in der Hand den Beweis geleistet hatten, daß sie von dem Deutschen Reiche nichts mehr wissen wollten.

Über den Kunkels wurde nicht nur der Zoll bei den beiden Brücken umgangen, sondern auch derjenige von Chur; das alte Churer Zollhaus steht heute noch beim Obertor, am linken Plessurufer. Bezeichnend und wohlverständlich ist, daß diese Zollnachzahlungen immer Unwillen erregten. Es wurde dann 1726 beschlossen, man wolle sie nicht fallen lassen, ausgenommen in Fällen, wo man über die Brücken und Landstraßen nicht fahren könne, und diese traten ja häufig genug ein.

Von den Händlern aus Gaster, Werdenberg und Sax wird 1676 gesagt, daß sie auch in großer Zahl ihr Vieh über den Kunkels nach Italien treiben. Sie wollen keinen andern als den bischöflichen Zoll bezahlen; die Drei Bünde kommen dadurch in großen Nachteil. Es wird beschlossen, die Sarganser sollen für einmal zollfrei sein, d. h. den Bündenzoll nicht bezahlen müssen, die übrigen Schweizer aber sollen bezahlen wie von alters her. Die Glarner und Zürcher genießen für den Taminserzoll Ermäßigung, 1760. Für Schaftransporte bezahlt man von 1762 an auch per Stück einen Pfennig.

Im Jahre 1668 scheinen die Bünde sich mit der Landschaft Sargans wieder überworfen zu haben. Die Sarganser haben fortan am Kunkels den Viehzoll zu bezahlen wie andere, auch den Zoll für den Herrschäftlerwein; es wird ausdrücklich gesagt, das sei eine Repressalie gegen den Sarganser Viehzoll. Und weil der Warenzug so wenig stille steht als das Wasser der Tamina, beschließt der Abt von Pfäfers im Jahre 1679, den Kunkelspaß zu verbessern.

In den schweren Pestjahren hat der Kunkels auch, wie die Steig, seine Wachtposten erhalten, daß die Seuche nicht aus Deutschland eingeschleppt werde, so 1666 und 1667.

Hatten die „Gnädigen“ und die „Hochweisen“ manchen Streithandel schriftlich ab- und aufzustellen, so behalfen sich

die Fuhrleute ihrerseits mit kräftigen Worten und nicht selten mit keineswegs unschuldigen Tätlichkeiten, wenn es galt, alte Rechte zu verteidigen und neue zu erstreiten. Der Warenzug ging von einer Sust zur andern, aber mit Ausnahmen, und als die Susten sich mehrten und alles Volk an den Speditionsführen beteiligt sein wollte, mehrte sich auch der Lärm. War z. B. zwischen Feldkirch und Chur anfänglich eine einheitliche Rod, so schnitt sie 1504 Maienfeld entzwei, da die Freiherren von Brandis „auf der Allmend“ vor dem Lindentor ein Kaufhaus mit einer Sust erbauten. Das gab Reklamationen. Auch zwischen Wallenstadt und Chur war die Fahrt nicht unterbrochen, bis 1515 auch Ragaz eine Sust erhielt. Die Mißhelligkeiten, die daraus entstanden, wollten kein Ende nehmen. Mehr als 100 Jahre nachher, 1626, hatte sich die Tagsatzung in Baden immer noch damit zu befassen. Die von Ragaz klagen, daß die Gemeinden Sargans, Mels, Flums, Vilters in Wallenstadt Korn laden und dasselbe nach Bünden führen, wo sie es doch nach Recht und Brauch in Ragaz abladen sollten. Die eingeklagten Gemeinden aber stellen die untertänige Bitte, es soll ihnen gestattet sein, bei Heiligkreuz eine eigene Sust zu errichten, bis zu welcher die unteren Gemeinden fahren dürften; sie aber wollten bis Ragaz zu fahren das Recht haben, und die Ragazer sollten die Fuhr aufwärts nach Chur besorgen, auch die nach Malans, nach dem Prätigau. Die Tagherren weisen das Gesuch der Melser und Sarganser ab, weil sie „eine Sust keineswegs nützlich, sondern ganz bedenklich finden“. Dagegen sollen die von Wallenstadt bei 50 Gulden Buße die Kaufmannsgüter künftig in einer sichern Sust bergen, nicht in Häusern, Ställen und Kellern. Auch soll „einer zu Wallenstadt nicht mehr als ein Zug oder Männli“ haben und nicht stärker als mit vier Rossen fahren, damit die Last nicht zu groß werde. Es sollen auch die von Ragaz, ihrem Anerbieten nach, „nid sich zu fahren müßigen und hierinn keinen Eintrag thun oder Gefahr brauchen“.

Aus weiteren Verhandlungen und Streitigkeiten, 1638, geht hervor, daß die Ragazer das Verbot des „Nidsichfahrens“ oft übertraten unter dem Vorwand, die beförderten Güter seien Eilgüter, die eine Ausnahme zuließen. „Damit aber durch die Nidsich-Fuhr der Eilgüter die von Sargans und Mels nicht ge-

ringen Nachteil und Schaden leiden, so sollen dieselben hingegen zum Ersatz in je dem dritten Monat frei sein, Malanser oder andere oberländische Güter neben den Ragazern, die ihnen solche zu führen anvertraut werden, durch Ragaz zu führen und nicht niederzulegen schuldig sein“, d. h. die Sarganser und Melser Fuhrleute durften je den dritten Monat die Sust in Ragaz umgehen und weiterfahren. Im übrigen aber sollen die Interessen der Ragazer gewahrt bleiben „wegen der großen Beschwerden des Rheinwuhrens und Erhaltung gemeiner Landstraßen, besonders aber weil die Churer in ihrer Sust 4 Batzen nehmen, desgleichen auch in den benachbarten Orten außer dem Sarganserland und der Eidgenossenschaft verschiedene dergleichen Neuerungen vorgenommen werden“.

Wie trefflich dafür gesorgt war, daß die Streitigkeiten und Verdrießlichkeiten nie ausgingen, zeigt die Vereinbarung zwischen Chur und Ragaz, 1639. „Die Fuhrleut von Chur, die Bürger sind, sollen vor denen zu Ragaz berechtigt sein, von Ragaz nach Chur Burger-Korn zu laden und zu führen“. Hat ein Ragazer geladen, ehe der Churer ankommt, so soll man ihn ungehindert fahren lassen innert der Frist einer Stunde. Versäumt er diese, so verwirkt er sein Recht. Was aber die Churer Burger und die Ragazer übrig lassen, das „mögen alsdan die Hintersessen zu beiden Seiten wohl laden und führen“. Man tat also gut, vorsorglich den Heimatschein in die Tasche zu nehmen.

„Kaufmannsgüter, Oberländer Korn und anderes, sollen die Ragazer allein befugt sein, solche Waare zu führen; was sie aber nicht laden wollten, soll es den Übrigen von Chur erlaubt sein zu führen“.

In den Susten war, wie oben zu lesen, auch nicht immer eine tadellose Ordnung. So beklagen sich 1569 die Stände Schwyz und Glarus beim Rat von Chur über die Nachlässigkeit der Churer Kaufleute, welche eine große Menge Korns, das andern Leuten zugute käme, in der Sust zu Wallenstadt so vernachlässigen, daß es verdirbt und zuschanden wird. Sie stellen das Ansuchen, diesen Mißständen abzuhelpen und den feilen Kauf wieder zu gestatten. Das Korn scheint also zu Spekulationszwecken aufgespeichert worden zu sein. Am 8. März 1570 beschäftigte sich die Tagsatzung mit der Ange-

legenheit, da die Ankläger neuerdings versichern, „das die zust zu Wallenstatt derzitt gsteckt vollen korn ist, darunder vill, das zu schanden und ze nüte gat“.

Es werden aber mitunter auch Diebereien und Betrüge gemeldet. So beklagt sich 1784 die Kaufmannschaft, „daß ihre durch Bünden und das Sarganserland gehenden Baumwollballen übel mißhandelt, die Baumwolle gestohlen und die in den Ballen leer gemachten Plätze mit Steinen, Sand und Holz ausgefüllt werden“. Es wird verfügt, „die Faktoren zu Ragaz und Trübbach sollen den Fuhrleuten nur vollkommen gut konditionierte Ballen aufgeben“, und zwar zu einer Tageszeit, daß sie noch gleichen Tages in der Sust in Wallenstadt abgeladen werden können und nicht in Vilters, Wangs, Mels und Sargans eingestellt werden müssen.

Natürlich haben auch die Fuhrleute streng darauf gehalten, daß die Kaufleute ihre Straßen benutzten. So beklagten sich 1670 die Maienfelder beim Bundestag, die Faktoren von Chur spedieren ihre Güter durch das Schweizerland und nicht über die Steig. Es wird befohlen, „die Rood Reichs Güter“, die aus Italien kommen, sollen die Reichsstraße einhalten, und im folgenden Jahr, 1671, haben die Maienfelder dem Johann Ritz, einem Rheintaler, an der Tardisbrücke „einen Poschen Eisen und etliche Säcke Korn“ einfach abgeladen, um ihn zu zwingen, über die Steig zu fahren; so wurden auch andere behandelt, die Korn vom Bodensee her brachten. Man hört auch von Zizers, 1511, daß solche Frevler kurzerhand „niedergeworfen“ wurden. Die Herren Häupter nehmen eine Selbsthilfe allerdings ungnädig auf und halten es für selbstverständlich, daß mit den regierenden Orten unterhandelt werden soll.

Bedenken wir weiter, daß durch das ganze Mittelalter nebenbei noch weit gefährlichere Leute, die Strauchritter, Wege und Stege unsicher machten, die sich nicht mit Zöllen und Weggeldern begnügten, sondern einfach alles beschlagnahmten, was ihren Händen gerecht war, ja Leib und Leben der Kaufleute ernstlich gefährdeten, so wird uns klar, daß die „gute alte Zeit“ auch ihre dunklen Schlagschatten aufwies.

Über die Höhe der Zölle lassen sich nicht allgemein gültige Angaben machen, da hierin ein ewiger Wechsel zu verspüren ist und überall spezielle Abmachungen stattfanden. Ober-

ster Grundsatz war: „Je mehr, je lieber!“ Auch die Weggelder wechselten, mehrten sich aber nach der Zahl unheimlich. Wer einen lästigen Stein von der linken Straßenseite auf die rechte hinüberrollte, machte Anspruch auf entsprechende Entschädigung. Anfänglich waren alle Gebühren an die Bewilligung des Kaisers geknüpft; Albrecht, der Sohn Rudolfs von Habsburg, erklärte um das Jahr 1300 jede eigenwillige Belästigung der die Straßen ziehenden Kaufleute für Straßenraub. Daß aber gewisse Zölle viel eintrugen, beweist Karls IV. Privileg an den Bischof in Chur, 1359, er dürfe auf seinem Gebiete solange den doppelten Zoll einziehen, bis die 6000 Gulden eingebracht seien, die der Bischof zur Einlösung des Hauses zu Fürstenberg im Tirol aufwendete.

Seit 1372 bestand zwischen dem Bischof von Chur und den Grafen von Montfort für die Städte Chur und Feldkirch zu Recht, daß in Feldkirch nur Wein, in Chur nur Salz zu versteuern war¹⁸.

Im Jahre 1501 ermäßigte Kaiser Maximilian den Zoll vom „Gebürg“ bis zum Bodensee um die Hälfte. Und im Jahre 1507 liegt der Tagsatzung eine Klage der Bündner vor, in Bellenz werde ein Zoll erhoben, seit die Urkantone dort Herren geworden; früher habe der Herzog von ihnen keinen Zoll verlangt, und die Eidgenossen verfügen, die Bündner sollen in Bellenz bezüglich des Zolls „ziemlich“ gehalten werden.

Der Brandiszoll in Maienfeld wurde im Schloßhof erhoben, und nachdem das Kaufhaus gebaut war, nach diesem verlegt. Beim Übergang der Herrschaft aus den Händen der Brandis in diejenigen der Drei Bünde ging auch der Zoll an diese über. Das Städtchen erhielt das Recht, ihn zu erheben, sollte aber dafür den Durchpaß von St. Katharinabrunnen bis an die Landquart instand halten. Wahrscheinlich um 1732 wurde die Zollstätte nach dem Schloß Salenegg verlegt, d. h. in das Haus Komminoth, unmittelbar bei dem Schlosse. Mit Aufhebung der Innenzölle, 1848, kam die Zollstätte für den Grenzzoll nach der Schanz, und 1851 wurde das neue Zollgebäude beim Steigwirthshaus errichtet. Nach dem Anschluß des Fürstentums Liechtenstein an den Schweizerzoll, 1924, wurde der Posten nach Schaan verlegt.

¹⁸ Schulte.

Daß der Zoll beim Kaufhaus gern umgangen wurde und deshalb der untere Stigweg, 1559, versperrt wurde, haben wir oben gemeldet. Bald nachher, 1585, finden die Häupter, der Ertrag sei so sehr zurückgegangen, während er früher eine schöne Summe abgeworfen habe; sie fragen daher die Gemeinden der Drei Bünde an, ob man ihn wieder verleihen, oder ob man zum gemeinen Nutzen irgendeine Veränderung treffen wolle. Er wird dann der Gemeinde Maienfeld überlassen für 400 fl. jährlich. Im Jahre 1685 trägt er noch 270 fl. ab, im folgenden Jahr 300 fl., 1689 235 fl.

Das Urbar von 1524¹⁹ enthält einen vollständigen Zolltarif, der uns sagt, was für Waren damals die Steig passierten und zu welchen Ansätzen das geschah.

1 Soum köstlich gwandt	gibt	2 Schilling ²⁰
1 Soum schlecht gwandt	„	2 „
1 Soum Siden gwandt	„	2 „
1 Soum Rynische thuch	„	2 „
für laite darvon [für das Sicherheitsgeleit]	„	1 Kreuzer
1 Soum Barchet	„	1 Schilling
1 Soum Fardell [eine halbe Pferdelaß]	„	1 „
1 Soum Linwat, vin	gibt 1 Schilling	6 Pfennige
1 Soum Linwat	gibt	1 Schilling
1 Soum Loden	„	1 „
1 Soum Allerlej Specery	„	1 „
1 Soum truckhen oder gspalti Guot	„	1 „
1 Soum Papyr	„	1 „
1 Soum allerlej kromerj	„	1 „
1 Soum getrucktj Buecher	„	1 „
Bewmhisch Leder, daruß man die wätschgen macht [die Lederranzen]	„	2 „
1 Soum Vasten grädt	„	1 „
1 Soum Saffrat	„	2 „
1 Häring thonnen	„	1 „
1 Soum Bicking	„	1 „
1 Soum Figen und wynbeer	„	1 „
1 Soum gesaltzen und ungesaltzen Visch	„	1 „
1 Ledj Saltz	„	6 Kreuzer
1 Ledj Korn	„	10 Pfennige
1 Ledj Roggen	„	10 „

¹⁹ Stadtarchiv Maienfeld, S. 79—84.

²⁰ 1 Pfund Pfennige beträgt nach unserm Gelde Fr. 6.40, also 1 Schilling 32 Rp., 1 Pfennig $2\frac{2}{3}$ Rp., 1 Kreuzer $2\frac{5}{6}$ Rp., 1 Batzen $11\frac{1}{3}$ Rp., 1 Groschen $8\frac{1}{2}$ Rp., 1 Schilling Pfennig 80 Rp.

1 Ledj Kernen	gibt	10 Pfennige
1 Ledj Haber	„	10 „
1 Ledj Brot	„	10 „
1 Ledj Mäl	„	10 „
1 Soum Brot, Roggen Kernen, Mäl	„	2 „
1 Soum Saltz	„	1 Batzen
1 Soum welsch oder teütsch wyn	„	1 Kreuzer
1 Fuder welsch wyn	„	2 Schilling
1 Fuder Landtwyn	„	6 Kreuzer
1 Soum Schmaltz, 8 Viertel für ein Soum	„	8 Pfennige
ein Aintzig viertel Schmaltz	„	1 „
1 Soum Unschlitt	„	6 „
1 Soum Käß	„	6 „
1 Soum Zyger	„	1 Kreuzer
1 Aintziger Zyger	„	2 Pfennige
1 Soum Schwyni Flaisch	„	6 „
Jedes Rind, Ochs, Khuo	„	4 „
1 Mastschwyn	„	2 „
1 Vasellschwyn	„	1 „
1 Schaaf und 1 Geiß	„	1 Groschen
1 Geißbockh	„	1 Pfennig
1 Pferd, so man verkouffen will	„	1 Kreuzer
1 Veld Roß	„	2 „
1 Soum Segissen	„	18 Pfennige
1 Ainige Segissen	„	1 Groschen
1 Soum kessj oder Häfen, alt oder neuw	„	1 Schilling
1 Soum Stachel, Bley oder Zyn	„	7 Pfennige
1 Soum Ysen	„	6 „
1 Ainiger Bosch Ysen (ein Bündel)	„	3 „
1 Soum Zyni Schüßlen	„	1 Schilling
1 Soum Mösch, Drät, Kupferwasser [Kupfer- vitriol]	„	8 Pfennige
1 Soum Schnäggen	„	7 „
1 Soum Ysj gschier, Schloß oder anderes	„	1 Schilling
1 Soum Beckhj Bellin	„	1 „
1 Soum Ruch kupfer	„	6 Pfennige
1 Soum Sturtz oder Bläichfäßlj	„	8 „
1 Soum Ysin Schufflen uß dem Landt	„	1 Schilling
1 Soum Leder, Rouw oder gerpt	„	1 „
1 Ainige Haut	„	1 Pfennig
1 Soum Bouwel, Hanff, Sailer, Palster, Tuch- schär, Wolsackh, Lohrbeer	„	6 Pfennige
1 Karren mit Glas	„	14 „
1 Müllstein	„	3 Kreuzer
1 Soum gewerchet Wetzsteinen	„	1 Schilling
1 Faß mit ungewercheten Wetzsteinen	„	3 Kreuzer
1 Ledj Schliffstein	„	18 Pfennige

1 Soum Wachs	gibt	8 Pfennige
1 Soum Pommerantzen	„	6 „
1 Soum Röttj, darauß man die farben macht	„	8 „
1 Soum Ryß	„	6 „
1 Soum Rusch	„	2 „
1 gantzer Flotz Rusch	„	18 „
1 Soum ungefasst Federen	„	8 „
1 Soum gefasset Federen in Bettenn	„	1 Schilling
1 Soum Scherlitz und lohröll	„	1 „
1 Soum Rohr uß dem Landt	„	6 Pfennige
1 Soum Pantoffelholtz	„	6 „
1 Soum Marren, uff dem Landt und Wasser	„	1 Kreuzer
1 Soum Nuß	„	1 „
1 Faß mit Kachlen	„	3 „
1 Soum Kachlen	„	2 Pfennige
1 Soum Salbeter	„	1 Schill. Pfg.
1 Soum Allendt	„	6 Pfennige
1 Soum hültze Schüßlen oder Täller	„	2 „
1 Lebendiger Jud gibt 32 Pfennige und 3 Würfel.		
1 Todter Jud gibt 30 Schilling Pfennig und 30 Würffel.		

Item die Äppt, Gaistlichen und Pfaffen, So wyn über die Steig hinuf oder hinab fuerend, sollent mit dem Zoll wie ander leüth gehalten werden. In das Landt hinin ist 14 Rub 1 Soum, widerumb heruß, ist 20 Rub 1 Soum.

Die Person hatte also, nach diesem Verzeichnis zu schließen, freien Weg, nur der Jude nicht, wobei der tote erheblich höher gewertet wird als der lebende. Es kann sich bei dem Toten nur um die Ausfuhrbewilligung nach einem jüdischen Begräbnisplatz handeln. Im Stadtarchiv Maienfeld²¹ liegt eine Notiz aus dem Jahre 1721, wonach beim Durchzug der kaiserlichen Truppen der „Steiger- oder Gemeiner drei Pündt-Zoll“, die Kompagnie zu 120 Mann gerechnet, per Kompagnie einen Gulden betrug, also einen halben Kreuzer per Mann; 60 Mann zu Pferd bezahlten auch einen Gulden. Solche Truppendurchzüge fanden jetzt öfter statt mit ausdrücklicher Bewilligung der Landesregierung, während zur Zeit der Bündner Unruhen, in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, die Pässe streng gehütet wurden.

In R a g a z betrug 1545 das Sustengeld per Saum einen Luzerner Schilling, und nach einem Tagsatzungsbeschluß von 1559 $\frac{1}{2}$ Batzen, dazu sollte je der zehnte Saum zollfrei sein. Im

²¹ Mappe 1, betreffend die Landvogtei etc. 1601 bis 1799.

Jahre 1602 hatte man von einer jeden Ledi Korn, Roggen und Haber 3 gute Kreuzer zu bezahlen, von einem Saum Kaufmannsgut 2 gute Kreuzer, von einem Saum oder Zuber Wein, „so auf der Achs geführt wird“, 1 guten Kreuzer, von einem geladenen Saumroß $\frac{1}{2}$ Kreuzer, ebenso von einem Stück „Kaufvieh“ und Pferd, von einem Stück Schmalvieh 1 Pfennig, von einem halben „Ankenstück“ 1 Haller, auch von einem Schaf und einer Ziege, vom Röhrlü Käs und Zieger $\frac{1}{2}$ Batzen. Die Inländischen, die keinen „Fürkauf“ treiben, sind zollfrei. Im Jahre 1643 werden die Zollansätze ungefähr auf das Doppelte erhöht. Im Jahre 1834 zog der st. gallische Staat die Zollrechte an sich. Ragaz protestierte dagegen und verlangte einen Schadenersatz von über 32 000 Gulden, wurde aber abgewiesen. Bünden ließ die alten Zustände bestehen bis zur Bundesverfassung von 1848, die grundsätzlich alle Zölle, Weg- und Brückengelder im Innern des Landes aufhob. Die Gebirgskantone beschwerten sich auch über eine Schädigung, die sie nicht ertragen könnten. Sie erhielten dann vom Bund eine Aufkaufsumme, die ihren Einbußen entsprechen sollte. Bünden bekam vorläufig jährlich 200 000 Fr., von denen 24 633 Fr. einzelnen Gemeinden und Privaten zugesprochen wurden²², und zwar:

Maienfeld, Stadt	Fr.	655.26
Domkapitel, Bischöflicher Zoll	„	3 740.—
Chur, Stadt, Obertorzoll, Weg- und Kaufhausgelder	„	10 200.—
Planta Reichenau, Brücken- und Holzzoll	„	5 100.—
Ilanz, Stadt	„	35.70
Lugnez	„	10.37
Gotteshaus Disentis	„	51.—
Fürstenaue, Altgericht	„	1 260.—
Obervaz	„	46.75
Misox und Calanca	„	816.—
Lenz	„	28.67
Poschiavo	„	62.79
Brusio	„	573.01
Zuoz	„	100.13
Samaden	„	31.39
Süs	„	108.80
Schuls	„	17.—

²² Th. Albertini, Bericht über Zölle und Weggelder, gerichtet an den Großen Rat des Kantons Graubünden, 1876.

Gericht Bergün	Fr.	102.54
Hochgericht Schiers-Seewis	„	27.20
Panix	„	34.—
Travers, resp. Juvalte	„	370.60
Reichenau-Ilanz, Oberländerstraße	„	1 262.05

Unser Zolltarif von 1524 sagt, daß die Marren auf dem Land und zu Wasser herkommen. Der Wasserweg ist natürlich der Rhein; aber wir haben dabei nicht an Kähne oder an Lastschiffe zu denken, sondern an Flöße. Schon im 4. Jahrhundert, zur Römerzeit, benutzte man den Oberrhein und den Bodensee zur Flößerei, wodurch die Beherrscher der damals bekannten Welt ihre Besatzungen auf leichte und billige Weise mit dem nötigen Holz versehen konnten; aber die Flöße dienten auch schon zum Warentransport²³. Es war begreiflich, daß man bei der Unwegsamkeit des Landes den Gewässern so bald wie möglich folgte.

Gewöhnlich nahm man an, der Rhein sei von Chur weg schiffbar. Das trifft nur für die Flöße zu. Als Ausgangspunkt für dergleichen Fahrzeuge darf sogar Thusis angenommen werden; denn im Jahre 1490 erließ der bündnerische Bundestag ein Flößverbot; der Herr von Rhäzüns beschwerte sich darüber und fand soweit Gehör, daß die Fünfzehner des Oberen Bundes neuerdings darüber beraten sollen²⁴. Als unverbesserliche Sünder, die an der Haldensteiner Brücke den Zoll umgehen, werden die Flößer von Felsberg, Ems und Tamins wiederholt genannt. Schwere, nicht zollfreie Güter sollen nach einer Verordnung von 1549 nicht auf Flößen geführt werden, damit der Maienfelder Zoll keine Einbuße erleide. Wir erfahren auch, daß die Flöße nicht nur abwärts, sondern auch flußaufwärts fahren, 1682. Die Zoller klagen nämlich beim Bundestag, und dieser verfügt, die Flößer sollen schuldig sein, „im hinab fahren oder zuruck kommen bey einer oder der andern Bruck alle zollpflichtige Sachen anzugeben; so sie es aber nicht tun wurden, und dem Zoll etwas vertragen, sollen sie nach ausweisung der Zolls rechten abgestrafft werden“. Und im September 1692 wird ihnen geboten, sie sollen „weder Korn,

²³ Fricker, Beitrag zur Geschichte des St. Gallischen Handels.

²⁴ Dr. F. Jecklin, Materialien zur Standes- und Landesgeschichte Gem. III Bünde.

Reiß noch andere Waren führen, als allein Kaufmanns Güther“, und auch die Säumer werden angehalten, die Güter „schleunig und in billiger Fracht“ zu befördern. Im Jahre 1696 wird ihnen unter Androhung einer hohen Strafe eingeschärft, sie müssen sich für die Waren, die sie verladen, einen Frachtbrief geben lassen und diesen an den gewohnten Zollstätten vorweisen. Und 1709 verhandeln Deputationen von Rheinegg und Maienfeld mit den Faktoren von Chur und beschließen, der Vertrag von 1704 soll in Kraft bleiben; im Lande wachsende Weine und andere Sachen soll der Flößer überall ausladen dürfen, wo er Gelegenheit zu finden glaubt, diese zu verkaufen. Mitunter werden auch für diese Art der Spedition gewisse Waren verboten, so 1710 Wein, Korn, auch Butter. Man will damit eintretendem Mangel wehren. „Die Obrigkeiten, wo die meisten Flößer sich aufhalten“, sollen diese ermahnen, den Vorschriften nachzuleben, sonst werden sie von Gemeinen Landen zur Ordnung gewiesen. Fehlbar sind auch hier die Flößer von Felsberg, Ems und Tamins geworden. Sie sollen beim „Flescher fahrt“ oder bei der Maienfelder Au landen bei einer Buße von 30 Kronen, 1712. Um den Kornhandel einzuschränken, wird angeordnet, daß die Flößer hinfort nur noch zweimal in der Woche fahren dürfen, am Dienstag und Donnerstag. Die Reisfuhr unterliegt der Einschränkung nicht, 1717. Aus dem Jahre 1746 erfahren wir: Leere Flöße dürfen nicht außer Landes gehen. Ladungen sind: „Rusch, Wetzstein, Pomeranzen oder Citronen, Fenster rammen, Leimleder, Lohrbonen, Baumkisten, Lavetsch, Majolica, Anehiodi, Sardelleno, Weberrohr, Ohl, Vioclit, Kohl, Kalch, Bretter, Schindeln u. dgl. Reis darf nicht mehr ausgeführt werden, bis die Schwaben wieder mit Korn hereinkommen. Wegen Schmalztheure sind die Gemeinden ersucht, die Ausfuhr einzuschränken. Es soll auch möglichst wenig Wein ausgeführt werden.“

Im Jahr 1753 wird in den Hochgerichten Chur, IV Dörfer und Maienfeld die Ausfuhr beschränkt für Kohlen, Kalk, Rebstickel, Fensterrahmen und für „übriges Holzwerk“. Das Gemeindemehren spricht sich aber 1767 dahin aus, das Flößen soll für die Zukunft freigegeben werden; deshalb werden die Wachten abgestellt, Ketten und Anker, mit denen die Zollstellen gesperrt werden konnten, wan-

dem ins „untere Archiv“, und die Hütten überläßt man den Wächtern.

Die Reislieferungen kamen aus Italien her und gingen rheinabwärts. Im Ragazer Archiv ist zu lesen, 1793 und 1794: Es soll den Ragazern erlaubt sein, Reis am Rheinufer abzulagern, wenn die Sust keinen Platz dafür hat, und wenn nicht Fuhrleute aus den unteren Gemeinden zur Verfügung stünden, sollen die Ragazer befugt sein, den Reis von den Flößen weg nach Wallenstadt zu führen. Die Flöße gingen, wenn die Waren nach dem Linthgebiete oder nach Zürich zu gehen hatten, nur bis zur Maienfelder Fähre; was nach dem Rheintal bestimmt war, konnte den Floß weiter benutzen.

Wir haben hier noch der Schollberger Schifffahrt zu gedenken. Lehrer Joh. Göldi²⁵ fand im Archiv von Bernegg die bezüglichen Akten. Die Schollberger Schifffahrt war eine Transporteinrichtung zur Beförderung verschiedener Waren von Lindau her, in erster Linie für die Gemeinden des Rheintals, dann aber auch für die Freigrabschaft Sax und die Grafschaft Werdenberg, hinauf bis zum Schollberg. Die Fahrt erstreckte sich vom Bodensee aufwärts bis zum Abschluß der ersten Talstufe am Monstein bei Au. Hier mußten die Waren den Wasserweg verlassen und Fuhrleuten übergeben werden, die sie weiterschafften. Lindau war im 17. Jahrhundert der Hauptmarktplatz für die Rheintaler. Dort kauften sie Korn, Salz, Tuch, Werg, Hanf, Eisen, Stahl, Ziegel, Bretter etc.

Erwähnt wird die Schollberger Schifffahrt auch öfter in den Akten des Klosters St. Gallen, im Weinzehnt- und Weinlaufbuch; denn das Kloster ließ seinen Zehentwein aus dem Rheintal oft durch die Schollberger Schiffleute nach Rorschach führen.

Mit den Rheintalern schloß der Rat in Lindau über den Schiffsdienst einen regelrechten Vertrag ab. Derjenige von 1611 lautet:

1. Die Herren von Lindau als die Obrigkeit lassen den fünf Höfen Altstätten, Marbach, Bernang, Oberriet und Balgach ihre alte Schifffuhr, genannt „Schollberger Schiffe“, frei ausfahren, und diese Schiffe sollen Schollberger Schiffe genannt werden. Ihnen ist bei ihrer Ankunft in Lindau an der Brücke eine Be-

²⁵ Der Hof Bernang, bearb. v. J. Göldi, Histor. Verein St. Gallen, 1897.

stimmte Stelle anzuweisen, falls nicht schon alles durch fremde Schiffe besetzt ist, und sie haben, wenn sie rechtzeitig da sind, fremden Schiffen nicht mehr zu weichen.

2. Jeder Eidgenosse ist befugt, wenn er will, die Säcke selbst aufzuheben, und ist nicht gehalten, sie aufheben zu lassen.

3. Die Lindauer sind nicht befugt, ihnen solche Waren zu entziehen.

4. Von dem Gekauften haben die Eidgenossen folgende Zölle zu entrichten, die Kosten der Abfuhr vom Markt inbegriffen: Vom Malter Frucht 2 Kreuzer, vom Fäßchen Salz 4 Kreuzer, vom Boschen Eisen 3 Kreuzer, von einem Zentner Kupfer „gering gewicht“ 1 Batzen. Was weniger als einen halben Zentner wiegt, geht für die Eidgenossen zollfrei aus der Stadt.

5. Unkosten, welche denen von Lindau wegen den fünf Höfen aus dieser Schifffahrt erwachsen, hat Lindau selbst zu tragen.

6. Waren, welche die Eidgenossen anderwärts gekauft und nach Lindau gebracht haben, dürfen von den Schollberger Schiffen ohne „Eintrag und Widerred der Stadt“ abgeführt werden, auch von andern Schiffen.

7. Die Lindauer sollen sich aller Neckereien gegenüber den Eidgenossen enthalten.

8. Waren, die der Schollberger Schifffahrt von Kaufleuten anvertraut worden sind, darf niemand mit Arrest belegen.

9. Die Lindauer sollen befugt sein, die Überfuhr eigener Waren aus den fünf Gemeinden nach Lindau selbst zu besorgen.

10. Das alles soll auf ewige Zeiten mit dem Insiegel der Stadt Lindau bekräftigt und bestätigt werden.

In einem neuen Vertrag von 1615 wird noch bestimmt, die Schiffe sollen von unten her „gebruget“ und von oben her „bedachtet“ werden, damit die Waren nicht Schaden leiden. Wenn die Ladung auch Eisen führe, sollen die Säcke geschont werden. Für die Kornfuhr müssen die Rheintaler sich ausschließlich der Schollberger Schiffe bedienen, im Fall der Not 1—2 Malter ausgenommen; wer sich gegen diese Abmachung verfehlt, hat den drei Schiffern den vollen Schifflohn zu entrichten. Wer Ziegel führen lassen will, hat darüber auch zuerst die drei Schiffer an-

zufragen. Für das Tausend Ziegel vom „Vischbach“ nach dem Monstein beträgt die Taxe 25 Batzen, von Lindau 1½ Gulden.

Die Verträge mit den Schiffern wurden jährlich erneuert, meist auf einer Tagung der fünf Höfe in Bernegg, in Anwesenheit von Abgeordneten aus Sax und Werdenberg. Die letzte Urkunde stammt aus dem Jahre 1715.

Man wird sich fragen, warum die Gemeinden des untern Rheintales an der Schollberger Schifffahrt nicht beteiligt waren. Sie schlossen wahrscheinlich mit Lindau besondere Verträge ab, die um so einfacher lauten konnten, als hier eine Spedition per Fuhrwerk nicht mehr in Frage kam; der Rhein war ja bis zum Monstein schiffbar.

Göldi spricht die Vermutung aus, die Schiffe seien niemals über den Monstein hinausgefahren; von dort an habe immer der Landweg benutzt werden müssen. Darin irrt er sicherlich; schon der Name bürgt dafür, daß die Waren in früheren Zeiten den Rhein hinauf gingen bis an den Schollberg, womöglich in kleinen Kähnen, sonst aber auf Flößen; denn wenn diese Spedition von Thusis bis Maienfeld möglich war, abwärts und aufwärts, so war sie es vom Bodensee bis an den Schollberg und umgekehrt erst recht. Wo das Ruder nicht mehr genügte, wird der Schiffer sich mit „Stacklen“ geholfen haben. Wie aber die Straßen verbessert wurden, fand man es geraten, den Wasserweg aufzugeben. Daß dieser übrigens noch lange sogar in angenehmer Erinnerung blieb und seine Liebhaber hatte, beweist die Vergnügungsfahrt der Schützen von Sargans und Mels, die per Floß nach Rheinegg fuhren, um das Eidgenössische Schützenfest in St. Gallen zu besuchen, 1838. Wen heimelt die alte Postkutsche nicht an, auch wenn sie sich mit der Lokomotive nicht messen darf!

Den Verkehr zwischen den beiden Rheinufern hin und her vermittelten die Fähren. Henne²⁶ kennt deren 15: Ragaz, Trübbach, Sevelen, Buchs, Haag, Salez, Büchel, Oberriet, Montlingen, Krießern, Diepoldsau, Schmitter, Au, St. Margrethen und Rheinegg. Die ältesten sind ohne Zweifel die erst- und die letztaufgeführte. Im Reichsurbar von 831²⁷ heißt es bei der

²⁶ Otto Henne-Am Rhyn, Ortslexikon der Kantone St. Gallen und Appenzell, St. Gallen 1868, S. 197.

²⁷ Jahrzeitbuch der St. Amanduskirche zu Maienfeld, hrsg. von Dr. F. Jecklin, Chur 1918.

Schenkung Lupinis-Maienfeld: „...samt dem Zins, der dort von den Schiffen entrichtet wird“. Und 1089 schenkt Graf Liutold von Achalm dem Kloster Zwiefalten den dritten Teil an dem Schiffe, das zu Maienfeld auf dem Rheine fährt. Das ist die Fähre, die erhebliche Erträge abgeworfen haben muß, wenn eine solche Schenkung erwähnenswert war. Im Jahre 1349 wird sie erwähnt beim Kauf eines Weinberges, Altstetter genannt, und eines Ackers „vndrenthalb an der rechten Landstraße, da man ze Meienfelder gewonlichen Var gat“²⁸. Es ist also auch eine Straße da, wie in Ragaz, 1405, beim Acker unterhalb des Dorfes, „zwüschent der Tumin (Tamina) vnd der straß, die gen dem scheff wyst“. Im Jahre 1509 kaufen die Drei Bünde die Herrschaft Maienfeld mit „dem Rheinfahr und dem Fach [Fischfang]“. Daß die direkte Verbindung mit der Steig im Lauf der Jahre einging, haben wir eingangs gemeldet, aber daß die Fähre nichtsdestoweniger beständig im Betrieb geblieben, ist gewiß, nicht nur für den lokalen Verkehr, sondern auch für die Ferntransporte, namentlich wenn andere Wege unverhofft verlegt wurden. Von der Steig her wird man den Umweg über Maienfeld gemacht haben oder auch über Fläsch, das mit der Fähre ebenfalls verbunden war. Über die Lochrüfe führte in der Nähe des Dorfes zwar ebenfalls nur eine Schale, eine Furt, bis ins Jahr 1887.

Beim Bahnbau, 1858, entstand unmittelbar über der Fähre die hölzerne Eisenbahnbrücke mit einem gedeckten Fußsteig für den Personenverkehr; aber der Schiffsverkehr blieb bestehen, hauptsächlich für den lebhaften Handel auf den Viehmärkten in Ragaz und Sargans, auch für Heu- und Streuefahren von Baschär herüber. Der Schiffmann Saxer beklagte sich wohl mit Recht, seine Einnahmen seien bedeutend zurückgegangen, und die Stadträte in Maienfeld bevollmächtigten ihn, auch von jenen Passanten, welche die Brücke benutzten, den üblichen Schiffslohn einzuziehen, für den Hin- und Herweg per Person 26 Rappen, von den Maienfeldern und Fläschern 20, also nach alten bewährten Mustern, wahrscheinlich mit geringem Erfolg. Der Betrieb wird vorübergehend eingestellt, dann teilweise wieder aufgenommen. Streue- und Holzfahren bezahlen 60 Rappen.

²⁸ Wegelin, Pfäfferser Regesten.

Bald werden Unterhandlungen gepflogen über einen Brückenbau zwischen Ragaz und Maienfeld, bald werden Anstrengungen gemacht, das flauë Geschäft der alten Fähre zu beleben, bis im September 1868 der Rhein mit ungestümer Hand anläßlich des bekannten Hochwassers das Schiff samt Zubehör wegriß und der vielhundertjährigen Herrlichkeit ein Ende bereitete, sang- und klanglos; denn die Ratsprotokolle schweigen sich darüber aus, ob in Sachen irgend etwas weiter geschehen ist oder nicht.

Die Fähre hat im Laufe ihres langen Bestehens wohl öfters ihre Stelle gewechselt, was schon durch die jeweiligen eintretenden Veränderungen im Rheinbett notwendig geworden, wandern doch die Kiesbänke beständig flußaufwärts, d. h. am unteren Ende der Bank spült das Wasser vom Material ab, und auf der andern Seite des Bettes wächst die nächstfolgende Bank nach oben. In der Zeitspanne meiner Erinnerungen war die Fähre anfänglich ungefähr dort, wo heute der Mühlbach in den Rhein einmündet, und das Haus des Fährmannes stand in der untern Ecke zwischen Mühlbach und Rhein. Zuletzt rückte sie etwas weiter nach oben, wo heute der Rhein vom linken an das rechte Ufer herübersticht. Dort geht noch ein Weg ins Rheinbett hinunter, der zur Schifflande führte; auf der Ragazer Seite war das neue Wuhr noch nicht gemacht. Etwas weiter oben, wo die Leitung des Zürcher Elektrizitätswerkes herüberkommt, führt ein Schrägweg nach dem Mühlbach hin. Dort war der Fährweg. Am Mühlbach sieht man noch deutlich die Brückenköpfe für die Überfahrt. Drüben, wo das Fläscher Mürli den Mühlbach erreicht hat, erkennt man deutlich den bequemen Fahrweg bis zum Fläscher Sträßchen. Von dort aufwärts zeigt ein Feldweg vorerst noch die Richtung des „alten Weges“ an, der den noch vorhandenen Gemeindemarchen folgt, sich aber bald verliert. Man kommt zum großen Steinhag am Fußweg Maienfeld-Fläsch, weiter zum Fahrweg Bremstall-Rubstein, wo das Fläscher Mürli ein Knie bildete; hier betritt man den jungen Wald, wo bald wieder schwache Wegspuren auftauchen, die deutlicher werden über dem Fußweg, der vom Fuchsenwinkel herkommt, die aber wieder verschwinden und erst recht auffallend werden, wo nach rechts ein Waldweg nach der Steigstraße hinüber abzweigt; dann geht es dicht vor dem Fläscher Mürli hinauf nach der

„Schnellen-Bünste“ und bald auch in den alten Steigweg. Es ist auffallend, daß der beschriebene Weg nach der Fähre, der doch von großer Wichtigkeit war, so wenig gut erhalten geblieben ist, während andere alte Wege noch so deutlich zu erkennen sind. Freilich darf man nicht vergessen, daß diese Gelegenheit haben, sich mehr oder weniger immer noch nützlich zu machen, was bei dem einen weniger der Fall ist, und das fruchtbare weite „Feld“ an der Fläscher Straße war damals noch nicht so bebaut wie heute, es unterstand noch dem allgemeinen Weidgang.

Wir werfen gerne noch einen Blick in die neuere Zeit, die nicht in allen Dingen eine gute Note verdient, die aber in andern Großes geschaffen hat, das Bewunderung und Würdigung verdient. Solange es den Gemeinden überlassen war, Straßen und Wege zu erstellen und zu unterhalten, war aus dem geschilderten Elend nicht herauszukommen; erst seit die Staaten eingriffen mit erweiterter Einsicht und ausgiebigeren Mitteln, wurden die Zustände erträglich. Was half es, wenn ein Dorf wenigstens den guten Willen zeigte, das nächste aber renitent blieb? Dem Kaufmanne war nur geholfen, wenn der ganze Straßenzug gang- und fahrbar wurde.

Den Engadinern gebührt der Ruhm, daß sie zuerst ein Straßenprojekt nach modernen Grundsätzen ausgeheckt haben; sie wollten unser schönstes Alpenhochtal über den Maloja mit dem Bergell und mit Chiavenna verbinden, 1772. Die Ausführung unterblieb vorläufig. Fürstabt Beda in St. Gallen aber ließ sich nicht abhalten, den schweren Bedenken seiner Konventualen kein Gehör gebend, 1777 seinen Stiftslanden aus dem Rheintal bis nach Wil einen bessern Verkehrsweg zu verschaffen, 4,8 m breit. Das war ein vielversprechender Anfang. Aber wie staunen wir, zu hören, daß nicht nur die Mönche einer schweren Strafe des Himmels entgegensehen, daß auch die Bewohner der beglückten Gegend selbst die Unternehmung mißtrauisch zu hindern suchten; Flawil z. B. wollte die Straße durchaus nicht in seinem Gemeindebann haben, weil es sich die Truppenzüge und die Landstreicher vom Leibe halten wollte, und der Abt mußte sich entschließen, sie von Gösau über Büren nach Wil zu führen.

Auch unsere Väter zeigten sich nicht mutiger, als die Bundeshäupter im Jahre 1782 beschlossen, die Deutsche Reichs-

straße von St. Katharinabrunnen bis Chur gründlich zu korrigieren und so die erste Kunststraße auf bündnerischem Gebiet zu schaffen. Die Gemeinden, die eigentlich baupflichtig waren, pflegten die ständigen Mahnungen konsequent zu überhören, und so begnügten sich die regierenden Herren, ihnen nur noch die Instandstellung der Strecken zuzumuten, die durch die Ortschaften selbst führten; Maienfeld hatte also zu bauen vom Stutz bis zum Haus Schnell, was heute noch „besetzt“ oder gepflastert ist. Für die übrigen Teile kam das Land auf wie noch heute, nur sind die Gemeinden gehalten, die nötigen Materialien zu liefern, Steine, Kies, Holz etc. Den Oberbefehl über die auszuführenden Arbeiten übertrug man dem Podestà und Oberzunftmeister Tscharner in Chur mit dem Versprechen, ihm und seinem Werkmeister wie auch den des Straßenbaues kundigen Arbeitern den landesherrlichen Schutz und Schirm erwirken zu wollen, wie übrigens auch den Fuhrleuten, die sich zur Verfügung stellten, den fremden und einheimischen. Der Landvogt von Maienfeld wurde deshalb aufgefordert, Herrn Tscharner und dessen Untergebene mit geziemendem Respekt aufzunehmen und in ihrer Aufgabe zu unterstützen, sie in jeder Weise gegen üble Begegnisse, tätliche oder mündliche Beleidigungen, ungebührliches Betragen oder Drohungen zu schirmen und etwaige Übertreter dieses Gebotes zur angemessenen Verantwortung zu ziehen²⁹. Ein solches Unternehmen scheint also in der damaligen Zeit großen Gefahren begegnet zu sein, und wir würden die Verfügung der „weisen Herren“ eher verstehen, wenn sie umgekehrt den Bewohnern des Landes Vorsicht empfohlen und Schutz verheißen hätten, da zum Straßenbau auch Sträflinge verwendet wurden.

Man baute gleichzeitig an der Steig und auf der Maienfelder Au. So viel wie möglich hielt man sich mit Bezug auf die Richtung an die alten Wege, um die großen Expropriationskosten zu ersparen, so von der Steig abwärts gegen St. Katharinabrunnen, wo Tscharner eine Aussteckung auf den Fläscher Wiesen vorgenommen hatte, dann aber doch auf dem steinigen Allmendboden blieb, weil die Eigentümer der Wiesen diese nicht gern durchschneiden lassen wollten. Es ging überhaupt nicht immer nach seinem Wunsch; so hatte er die Absicht, bei der

²⁹ Stadtarchiv Maienfeld, Urkunde Nr. 464.

Ansrüfe dem Wildwasser einen Kanal anzuweisen und diesen zu überbrücken; aber die Balzner weigerten sich, das zuzulassen, weil die Rüfe dann immer die gleichen Grundstücke mit Kies und Steinen überschütten würde, während sie so den Weg beliebig nehme und alle gleich schädige. So hat diese Stelle heute noch nur eine Furt, und die Straße wird oft ziemlich weit abwärts mit Geröll überführt und dabei gründlich ruiniert. Die Rüfen, die weit vom Rheine abliegen, brauchen ein größeres Gebiet, wo sie ungestraft den Schutt ablagern dürfen, für das Wasser aber muß ein Abzugskanal vorhanden sein, wenn das Gelände nicht versumpfen soll.

Eine wesentliche Verbesserung erhielt die Straße in bezug auf ihre Richtung bei der Lochrüfe, wo sie in mäßiger Steigung den neuen Übergang erhielt und nicht mehr zum oberen Stigweg emporsteigen mußte. Verwunderlich ist, daß auch hier noch keine Brücke gebaut wurde, obschon die Anstößer sich nicht darüber streiten mußten, wer den entstehenden Schaden zu tragen habe. Theodor Enderlin beschwert sich noch ins 19. Jahrhundert hinein als bestellter Straßeninspektor, 1815, daß man seinen Rat überhöre, da doch eine Brücke leicht anzubringen wäre, weil in der Rüfe ein großer Stein liege, den man als Stützpunkt für einen Pfeiler verwenden könnte. Wie häuslicherisch Tschärner bei der ganzen Arbeit vorging, erhellt aus seiner Meldung, er habe nun 680 Klafter fertig erstellt und dafür per Klafter 6 Gulden aufgewendet. Die Gesamtkosten betragen bis 1786 100 000 Gulden.

Man darf zwar nicht meinen, daß von jetzt an alle Klagen der Reisenden verstummt wären. Joh. Ulrich von Salis-Seewis fuhr 1811 über die Steig nach Ems im Vorarlberg hinunter und klagt in seinem Tagebuch³⁰, die Steigstraße sei sehr schlecht unterhalten; das Steigtor und das Wachthaus seien eben repariert worden; statt der Mauern seien vorläufig da nur Palisaden angebracht. Man kann sich diese Rüge vorläufig nur dahin erklären, die Verwüstungen an der Schanze seien damals noch nicht verwischt gewesen; denn am 20. September 1799 wurden die Festungswerke in die Luft gesprengt durch österreichische Mineurs zum Schutze gegen die anrückenden Franzosen; nur der Torturm und das Wachthaus waren stehen ge-

³⁰ Bündner. Monatsblatt, 1925.

blieben. Die Klage bezieht sich aber nicht nur auf dieses Straßenstück allein, sondern sie reicht weiter. So meldet Straßeninspektor Enderlin im Jahre 1809, die Ansrüfe habe die Straße etliche hundert Klafter weit zerstört und man müsse über die Wiesen fahren. Um 1815 habe die Lochrüfe den alten „Rauß“ verlassen und einen neuen aufgefressen. Die Maienfelder haben sie mittelst eines Dammes in das alte Bett zurückgeleitet, aber die Fläscher haben diesen wieder zerstört. Die Maienfelder haben auch eine Brücke gemacht, die niemand benachteiligen könne, aber die Fläscher dulden auch das nicht. Im folgenden Jahr wurde die Steigstraße wieder durch Gewitter arg zerstört.

Wir haben hier ein neues und sprechendes Beispiel dafür, wie wenig Gemeinden geneigt sind, allgemeinen Interessen ein Opfer zu bringen, da sie alle Vorkommnisse durch die eigene Brille betrachten. Nachbarn können selten mit geschlossenen Lippen und mit ruhigen Händen aneinander vorübergehen. Wollte man hier eine Brücke bauen, so mußte die Rüfe einen bestimmten Lauf einhalten, und da wünscht die „gute Nachbarschaft“, es sollten, wie bei der Ansrüfe, alle gleich geschädigt werden. Wie lange die Furt noch fortbestehen mußte, weiß ich nicht anzugeben. Seit Mannsdenken steht die Brücke, oder eigentlich sind es deren zwei, die 27 m voneinander abstehen, weil das Bachbett immer noch geteilt ist, ungefähr 300 m aufwärts, wo der eine Arm verbaut worden, so daß der eine Graben trocken liegt. Die Brücken sind hölzern, ungedeckt und mit Kies belegt, deshalb alle sieben bis acht Jahre der Erneuerung bedürftig. Der Kanton hat darum die eine, die obere, voriges Jahr aus Beton erstellen lassen, und die Gemeinden Maienfeld und Fläsch haben je 500 Fr. an die Kosten beigetragen als Auslösung der Verpflichtung für die Plankenlieferung. Die untere Brücke soll nächstens auch betoniert werden. Beide Brücken haben eine Lichtweite von ungefähr 15 Quadratmeter.

Die Nachbarn mußten mit Recht befürchten, die Verbesserung der Steigstraße könnte den Verkehr von ihnen abwenden, und sie beeilten sich, auch ihrerseits einen entschiedenen Schritt vorwärts zu tun. Schon 1808 stellte die St. Galler Regierung bei der bündnerischen die Anfrage, ob sie geneigt wäre, bei einem Straßenbau auf der linken Rheinseite

hilfreiche Hand zu bieten. Vorläufig unterblieb die Ausführung, weil die Kantone sich von den schweren Drangsalen aus der Zeit der Jahrhundertwende noch nicht genügend erholt hatten. Erst 1822 kam der Bau zustande. Aber in der Folgezeit wuchs die Einsicht rasch, daß gute Verkehrswege Handel und Wandel am wirksamsten heben und Lebensmittelteuerungen vermeiden oder wenigstens mildern können. Es wurden namentlich in Bünden mit fieberhafter Hast und mit einer bewunderungswürdigen Opferwilligkeit und Ausdauer in Angriff genommen Bernharden und Splügen 1818, Julier 1820, Maloja 1834 usw. die ganze Reihe. Wir erwähnen nur noch die lokale Straßenverbindung Maienfeld-Ragaz, die 1885 zur Ausführung kam, während bisher der Verkehr mit schweren Lasten immer noch die Tardisbrücke benutzen mußte.

Aber mit raschen Schritten kam das Zeitalter der Eisenbahnen, die allen Verkehr an sich zogen; unsere schönen Bergstraßen verödeten, und nur die wenigen, die ebenfalls mit Bahnen beglückt wurden, gehörten weiter zu den „regimentfähigen Adelsgeschlechtern“. Siebzig Jahre sind es her, seit die ersten Eisenstränge durch unser Land gelegt wurden, und man glaubte, sie sollten ewigen Bestand haben, und doch ist nichts auf dieser Welt für die Ewigkeit bestimmt. Es „herbstelet“ auch um unsere großen Bahnhöfe herum; denn das Auto sagt unserem Geschlecht weit mehr zu als die Lokomotive, die von ihren strengen Instruktionen nicht abgehen will, während der Kraftwagen keinen Fahrplan anerkennt und dem Fahrer überdies die Möglichkeit für alle erdenklichen Tollheiten offen läßt. Und über dem Auto steht in neuester Zeit wieder das Luftschiff, das wie der elektrische Funke durch die Welten zischt und die Nerven der Fahrer noch viel gründlicher an- und aufregt. Wohl stürzt hie und da ein Pilot aus der Höhe herab, um zu zerschellen; aber es stehen dafür zwei andere auf, die ihn übertreffen wollen. Das ist der erwachte Menscheng Geist, der die Schranken zusammenbricht.

Und wir, die morsch gewordenen Alten, rüsten uns langsam zum Abschied von Steig und Kunkels, zur langen Reise, auf der kein Zoll- und Weggeld zu entrichten ist. „Jede Zeit hat ihre Institutionen, und jede Institution muß fallen“, sagte der st. gallische Dichter und Staatsmann Sailer.

Wohl dem, der sich den gegebenen Institutionen anbequemen kann, aber auch das Seinige zu deren Verbesserung beizutragen weiß. Das eine wie das andere ist nützlich. Die Gesamtheit schreitet rastlos vorwärts, mit uns oder über uns, je nachdem wir uns zu ihr stellen.

Chronik für den Monat Oktober 1926.

1. Die „Rezia“ und die „Voce dei Grigioni“ haben fusioniert und auf 1. Oktober ihr Erscheinen eingestellt. Das Gemeinschaftsblatt, das auf diesen Zeitpunkt hin an die Stelle der beiden Blätter tritt, trägt den Titel „La Voce della Rezia“. Sein Motto lautet: „Grigioni e svizzeri italiani!“ Die Redaktion führt Herr Ed. Frizzoni in Zürich, dem ein Mitarbeiterstab und eine Redaktionskommission zur Seite stehen. Dieser Kommission gehören an die Herren Carlo Bonalini von Roveredo, Großrat Aurelio Ciocco in Misox und Ercole Zandralli von Roveredo.

Auch das alte Kirchlein des Weilers Giar sun unterhalb Guarda ist unter der Leitung des Architekten U. Könz in Davos in seiner alten Einfachheit wieder hergestellt worden.

In Thusis starb im 51. Altersjahr Hauptmann der Schweizergarde Christian Casper. Er war Bürger von Schmitten (Belfort), verlebte daselbst seine Jugendjahre, trat 1894 im Alter von 19 Jahren zu Rom in die päpstliche Garde ein, erlernte in seinen Mußestunden die italienische und französische Sprache, und stieg im Dienste von Stufe zu Stufe, bis er 1914 oder 1915 zum Hauptmann avancierte. Während 31 Jahren diente er unter vier verschiedenen Päpsten und drei Obersten. („Tagblatt“ Nr. 240.)

2. Unter dem Namen „Grischa“ wurde in Chur eine bündnerische Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit gegen Einbruch und Glasbruch mit einem Kapital von 250 000 Fr. gegründet. Die neue Gesellschaft wird sich vorerst nur auf kantonalem Boden betätigen. Es wurde ein siebengliedriger Verwaltungsrat mit dem Recht der Ergänzung um weitere acht Mitglieder gewählt, dem einstweilen die Herren Direktor G. Lorenz in Thusis, Hotelier Thomas Hew in Klosters, Dr. Faller in Chur, Major J. Vieli-Weinzapf in Chur, Kaufmann J. Durgiai-Job und Kaufmann Otto Schmidt in Davos, Dr. P. Badrutt in Arosa, Präs. Fryberg-Capaul und L. Wohlwend in Celerina angehören.

3. In Chur wurde Dr. jur. A. Nadig mit 1416 von 1532 gültigen Stimmen zum Stadtpräsidenten von Chur gewählt.

In Fellers sind zwei Ställe abgebrannt.

In Arosa versammelten sich die bündnerischen Turnveteranen zu einer Landsgemeinde.

(Schluß der Oktober-Chronik in nächster Nummer.)