

Zeitschrift: Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur
Herausgeber: Verein für Bündner Kulturforschung
Band: - (1960)
Heft: 7-8

Artikel: Eine Portenordnung vom Jahre 1671
Autor: Maissen, Felix
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397865>

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: 14.03.2025

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

BÜNDNER MONATSBLATT

Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Heimat- und Volkskunde
Herausgegeben von Rud. O. Tönjachen

Eine Portenordnung vom Jahre 1671

Kpl. Felix Maissen, Ringgenberg

Die Bewältigung des Warentransportes über die Bündnerpässe oblag bekanntlich schon seit dem Mittelalter den sogenannten Porten, das heißt jenen an den Transitstraßen gelegenen, zu Transportgenossenschaften zusammengeschlossenen Gemeinden. Der Warenverkehr von der östlichen Schweiz und Süddeutschland nach Italien und zurück wickelte sich auf zwei Straßen ab, nämlich der Oberen Straße, die von Chur über die Lenzerheide durch das Oberhalbstein und über den Septimer führte und der Unteren Straße, von Chur nach Thusis und durch die Viamala über den Splügen nach Chiavenna oder über den Bernardin nach Bellenz. An den beiden Ausgangsstationen der Oberen und Unteren Straße, Chur und Chiavenna, gab es mehrere Speditionshäuser. Die Warentransporte an der Oberen Straße besorgten die vier Porten Lenz, Tinzen, Bivio und Bergell und jene auf der Unteren Straße die Porten: Imboden, Thusis, Schams, Rheinwald, St. Jakobstal und Misox.

Die Dichte des Verkehrs von Warentransporten über die, noch bis anfangs des 18. Jahrhunderts dem Gotthard bevorzugten Bündnerpässe, war ganz beträchtlich.¹ Die Sustenorte, besonders die vor dem

¹ *Bündnerisches Monatsblatt* 1898. Über die bündnerischen Portensrechte, S. 241, 265, 290. Besonders 243, 266 f. *Herrmann Pfister*, Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit, 1913. S. 21 ff. besonders 22. *Jakob Lenggenhager*, Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens, 1911, S. 72 f. Weiteres über die Porten daselbst, S. 53 ff. *R. Domenig*, Zur Geschichte der Kommerzialstraßen in Graubünden, 1919, S. 17, 19. Über die Porten daselbst S. 25–41. *St. Buc*, Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens, 1917, S. 13 f., 25 ff. und besonders S. 35–37.

Paßanstieg liegenden wie Bivio und Splügen, sahen zur Sommerszeit, neben einem emsigen Kommen und Gehen von Reisenden, Händlern, Studenten, einheimischen und fremden Gesandten mit großem Gefolge und reisenden Herrschaften auch die Ankunft langer Säumerkolonnen von mehreren Stäben.² Nach dem Reiseschriftsteller Burnet beispielsweise, befanden sich manchmal über Nacht 300–400 Pferde in Splügen, eine Zahl die allerdings nur mit Vorsicht aufzufassen sein dürfte. An den Transportstraßen Bündens sollen sich mehr als 3500 Personen im Dienste des Transportgewerbes gestanden haben.³

Die Transportgemeinden unterhielten selber die Paßstraßen, ab und zu jedoch mit Unterstützung der Drei Bünde, und verpflichteten sich den Transport ordnungsgemäß zu besorgen. Dafür hatten sie sich gewisse Vorteile oder Rechte als Entschädigung gesichert, die in der Erhebung von Weg- und Brückengeldern bestanden und in der Berechtigung alle Kaufmannsware, mit Ausnahme jener Artikel, die zum Selbstgebrauch dienten, durch die Portengenossen allein, mit Ausschluß anderer, zu befördern. Sie verfügten also über ein förmliches Transportmonopol. Diese sogenannten Portenrechte wurden von den Drei Bünden anerkannt.⁴

Um eine geregelte Handhabung des großen Warentransportes gewährleisten zu können, hatten die Porten sogenannte Portenordnungen aufgestellt, wobei Alles ins Einzelne genau festgestellt wurde. Es wurden dabei die Taxen vorgeschrieben und die «Fuhrleite», das heißt das Weggeld. Die Portenordnungen enthielten Vorschriften über die Verladung der einzelnen Stücke und über das Gewicht derselben, sowie über die Rechte und Pflichten gegenüber den Speditoren. Wenn es sich nicht um sogenannte «Strackfahren» handelte, welche ohne Umladen von Chur nach Chiavenna gingen, so übernahm eine Port den Transport von einer Sust bis zur anderen. Dort wurden die Güter abgeladen und der nächsten Port übergeben. Am Sitz einer jeden Port befand sich nämlich eine Sust oder ein Verwahrungslokal.

² Ein Stab bestand aus 7 oder 8 aneinandergestellten Saumrossen.

³ *J. A. von Sprecher/Rud. Jenny*, Kulturgeschichte von Graubünden im 18. Jahrhundert, 1951, S. 211, 220. *J. Lenggenhager*, o. c. S. 77, 81 f. Ferner: *G. Bener*, Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden, S. 26 ff., besonders S. 38. Über die Transitdichte siehe *St. Buc*, o. c. S. 78–94, besonders 91.

⁴ *J. A. von Sprecher*, Kulturgeschichte von Graubünden im 18. Jahrhundert, bearbeitet und herausgegeben von *Rud. Jenny*, 1951, S. 161 f. und 216. *Bündnerisches Monatsblatt* 1898, S. 267 ff. Ausführlicheres über die Portenrechte *Herm. Pfister*, o. c. S. 58–64, 133 ff.

Die Porten hielten unter sich Zusammenkünfte, um sich über den Zustand und den Unterhalt der Straßen und Brücken zu beraten. Den Vorsitz führte der jährlich von ihnen gewählte Portenrichter. Oft entstanden auch Uneinigkeiten in der Beobachtung der Portenordnungen innerhalb der Gemeinden einer Port oder zwischen zwei oder mehreren Porten. Dann trat das Portengericht in Funktion. Die Porten eines jeden Straßenzuges hatten ein eigenes Gericht. Der Gerichtsvorsitzende der Porten der Oberen Straße hieß Portendirektor, jener der Unteren Straße Portenrichter.⁵

Dazu bedurften die Porten nicht selten des Schutzes der Drei Bünde gegenüber den Speditoren, und bald mußten die Porten die Bünde um Unterstützung des Straßenunterhaltes, besonders bei Beschädigungen durch Naturkatastrophen, angehen. Jedoch beschränkte sich die Oberherrlichkeit der Drei Bünde lange Zeit einzig auf das Recht der Beaufsichtigung, der Bewilligung neuer Weggelder und Schlichtung von Zwistigkeiten zwischen den Porten einerseits und den Speditoren andererseits.⁶ Nur ausnahmsweise und in besonderen Fällen bestimmten die Bundestage die Frachttaxen für gewisse Transportgüter.⁷

Von Zeit zu Zeit wurde eine Neuordnung des Transportwesens oder eine Ergänzung der bestehenden Ordnung notwendig. Manches wurde allerdings auch durch die Gerichtsstatuten der einzelnen Gemeinden bestimmt.⁸ Um 1671 wurde die folgende Neuordnung durch die Porten getroffen, die dann 1682 und 1683 durch die Drei Bünde genehmigt wurde. Sie betrifft besonders die Fracht- und Fuhrlohne. Es wurde damit unter anderem auch untersagt, etwa Waren anstatt Geld in Churer Währung anzubieten.⁹ Neben dem Aufschluß, den sie über Maß und Gewicht gibt, offenbart sie noch eine Liste von

⁵ *J. A. von Sprecher/Rud. Jenny*, o. c. S. 162, 217. *Bündnerisches Monatsblatt* 1898, S. 268 ff. *Friedr. Pieth*, Bündnergeschichte 1945, S. 91 f. Weiteres über Porten, deren Rechte und Pflichten: *J. Friedrich von Tschärner*, Über das Transitwesen von Graubünden 1806, S. 338–341.

⁶ *J. A. von Sprecher/Rud. Jenny*, Kulturgeschichte der Drei Bünde, S. 162 f.

⁷ *J. A. von Sprecher/Rud. Jenny*, o. c. S. 216. Ausführliches über Transportkosten, Gewicht usw. *St. Buc*, o. c. S. 40–47.

⁸ *J. A. von Sprecher/Rud. Jenny*, o. c. S. 222 f. Ein Verzeichnis verschiedener Urkunden und Akten über Porten und Portenrechte findet sich im *Bündnerischen Monatsblatt* 1898, S. 243 ff.

⁹ Siehe dazu *H. Pfister* o. c., S. 234.

verschiedenen Gattungen von durchgeführten Transport- und Kaufmannsgütern.¹⁰ Die Transportordnung lautet:¹¹

Folget die Ordnung so Anno 1671, 1682 und 1683 wegen den Kauffmanns Stucken, der Herren Factoren und Säumeren halb vor lobl. Gem. Drey Pündten gemacht und Approbiert worden.

Von jedem Stuck so durch unser Land per Italia von Chur ausgesendt wird, soll den Säumeren winters zeit G. 3.—, sommerszeit aber G 3 Kr(euzer) 32 bis nacher Cleven bezahlt werden, jedoch dass kein Stuck schwerer als 15 Rup¹² laut letzt in Truck verfertigten Edict sein; hingegen solle die Fracht von den aus Italia kommenden Colli von Cleven bis nacher Chur folgendermaßen entrichtet werden als:

Von Saiffen, Weinbeer, Käs, Wetzstein, Loorbonen, Öhl, Lägelen und anderen groben Stucken soll bezahlt werden:

G 4.—

jedoch dass keinerley Stuck 15 Rup excedierend

Von Pommerantzen und Cibeth G 3.—

Von Seidenballen oder Fruchtstuck G 3.30

im Gwicht wie bis dato

Von Samet Kisten G 4.30

Item grosse Ballen als Cattuna und Galletta, Zipfen

und Baumwullen Ballen G 4.—

jedoch dass solche Ballen und Kisten am Gewicht nit schwärer gemacht werdint als bis dato, gestalten solche ein Ross kommlich tragen möge.

Wann nun die Säumer die Stuck ordentlich und zu rechter Zeit auf den Rossen laut Fuehrbriefen von Chur nacher Cleven, und hingegen von Cleven nacher Chur, hiemit von einer Susta zur anderen, (vorbehalten Gottes Gewalt) liefern, sollend die Herren Factoren schuldig sein, sie mit gutem gangbahrem Gelt auszurichten und zu bezahlen wie oben hero

¹⁰ Über die hauptsächlichsten Warengattungen die zwischen Italien und Deutschland ausgetauscht wurden im 16./17. Jahrhundert siehe: *Lenggenhager* o.c. S. 75 f. und besonders *St. Buc*, o.c. S. 53–68.

¹¹ Staatsarchiv Graubünden, Gebundene Landessachen B 2001, Band 2, 1682–1699, S. 185 f.

¹² Ein Rupp war 8,34 Kilogramm. *Pieth*, Bündnergeschichte 1945, S. 559.

verschrieben; das Gelt auch nit höher anschlagen, als wie es zu Chur gangbahr und läuffig ist. Es soll auch allwegen der erste Säumer, so sich bey den Herren Factoren anmeldet, die Stuck laden mögen, un ihme soche under keinen schein hinderhalten werden. Solchem allem nachzukommen, sollend die Herren Factoren, so wohlen zu Chur als zu Cleven bey fünff Kronen Buoss obliert und schuldig sein; da die buoss der Ubertretung halbe Theil der Oberkeit selbigen Orths und halbe Theil dem Säumer zugeignet werden soll.

Ex Protocollo bescheint den 16. Apprillen 1684

Canzley Gem. Drey Pündten
Otto Suarzius Cancell

So eine durch das Tal und über die Pässe dahinziehende Säumerkolonne bot zweifelsohne einen poesievollen Anblick romantischer Schönheit, wie ihn J. A. von Sprecher treffend zeichnet:

«Hatte dann der Stracksäumer seine Ladung übernommen und saungerecht verpackt und aufgeladen, wozu es Geschick und Übung erforderte, und die sämtlichen Rosse durch einen langen Stab, der das Leitpferd mit den folgenden verband, gekoppelt, so bestieg er das freie Ross und brach auf.

Weithin schallte das Geläute des in gleichem Tempo marschierenden Stabes und unverdrossen zog die Karawane der nächsten, etwa 4–5 Stunden entfernten Station zu, wo zum ersten Mal gerastet, oder, je nach der Stunde des Aufbruchs, übernachtet werden sollte. Sie legte, auch wenn Weg und Steg gut waren, selten mehr als zwei, höchstens drei Stationen zurück. Ein Zug von mehreren Stäben von Saumrossen, welcher durch die Windungen der Viamala, des Bergünnersteins und anderer Hochgebirgsschluchten dahinzog, gewährte einen sehr pittoresken Anblick und manchem Wanderer, der eisam durch solche Wildnisse zog, eine willkommene Begegnung, gab aber auch an engen Stellen des Weges, nahe an gefährlichen Abgründen, nicht selten Anlaß zu unliebsamen Diskussionen, da die Ausweichplätze zuweilen ziemlich weit voneinander entfernt waren.¹³

¹³ J. A. von Sprecher/Jenny, S. 218.