

Rätische Alpenpässe
Vias alpinas reticas

Rätische Alpenpässe Vias alpinas reticas

Martin Bundi Cristian Collenberg

Verlag und Autoren bedanken sich bei folgenden Institutionen für die finanzielle Unterstützung der vorliegenden Publikation:

Kulturförderung Kanton Graubünden/SWISSLOS
Beitragsfonds der Graubündner Kantonalbank
Ernst Göhner Stiftung
Stiftung Dr. M. O. Winterhalter
Willi Muntwyler-Stiftung
Stiftung von Mont
Stiftung Stavros S. Niarchos
Lia Rumantscha
Stiftung Jacques Bischofberger
Fundaziun Anton Cadonau

© 2016 Somedia Production AG, Chur

Somedia Buchverlag, Glarus/Chur

Herstellung: Somedia Production AG, Chur

Grafik Umschlag/Pläne: Peter Vetsch, Chur

Titelbild: Bündner Weinsäumer verabschieden sich von ihren Veltliner Geschäftsfreunden.

Federzeichnung von Gottfried Stadler, 1643. Bernisches Historisches Museum, Bern.

Übersichts-Karten: Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA160023)

Zeitgenössische Fotos: M. Bundi

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-906064-54-3 Rätische Alpenpässe

www.somedia-buchverlag.ch

info.buchverlag@somedia.ch

Printed in Switzerland

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	I
I. Vom Wesen der rätischen Alpenpässe	5
Rätisches Land im Blickfeld antiker Autoren	7
Pässe in römischer Zeit und im Frühmittelalter	8
Kategorien von Strassen und Wegen	10
Hospize	12
Blütezeit des Transiverkehrs in Spätmittelalter und früher Neuzeit	14
Itinerarien, Karten und Berichte von Humanisten	16
Veränderte Entwicklung seit dem industriellen Zeitalter	20
II. Der Kunkelspass – Zugang zum Vorder- und Hinterrheingebiet oder die «via antica raetica»	25
Weg durch eine vielfältige Landschaft	27
Sagenumwobene und geheimnisvolle Vergangenheit	28
Durchgangsweg am bedeutendsten churrätischen Kulturzentrum	29
Begehrte Ausbaulandschaft im Hoch- und Spätmittelalter	30
Heilbadkuren am Passaufgang	32
»Wie die Heilige Margaretha über den Kunkels zog	34
III. Die Ruinaultawege – Zugänge zur Surselva	37
Frühmittelalter	39
Hochmittelalter	41
Spätmittelalter	41
Strassen und Brücken im Bereich von Reichenau	42
Neuzeit	44
Drei Rheinbrücken zwischen Reichenau und Ilanz	45
Die rechtsrheinische Strasse	46
Ein Zeugnis für den Ruinaultaweg aus dem 18. Jahrhundert	47
Rückgang seit dem 19. Jahrhundert	48
Würdigung	49
»Ein Strafgericht geht glimpflich aus	51

IV. Die Passübergänge nach Norden

55

Segnes – Veptga (Panixer) – Lembra (Kisten) – Rizli (Chrüzli)

1. Der Segnespass	58
2. Der Veptga (Panixerpass)	60
Der Weg im Mittelalter	61
Renaissanceepoche: Neue Ideen, Feste und gegenseitige Besuche	63
Gescheitertes Strassenprojekt und pragmatischer Wegausbau zwischen 1542 und 1567	65
Eine Engelserscheinung und eine «wunderbare» Heilquelle	67
Der Pass während der «Bündner Wirren»	70
Passverkehr im 18. Jahrhundert – Erneutes Scheitern eines Transitstrassenprojekts	71
General Suworows Überschreitung des Panixerpasses 1799	73
Ein drittes gescheitertes Projekt 1971	75
3. Der Lembra (Kistenpass)	77
Wegbeschrieb	78
Pantenbrücke	79
Besuch eines Schützenfestes 1532	80
Ein Reisebericht von 1812 und die Situation heute	81
4. Der Chrüzlipass (Rizli)	83
»Blutspuren in einem Alpenstreit	85
»Flucht über den Panixerpass	88

V. Der Crispalt (Oberalppass – Cuolm d’Ursera – Alpsù)

95

Die Ost-West-Transversale der Alpen

Besiedlung und Frühgeschichte	99
Herrschaftswandel und politische Ereignisse im Spätmittelalter	100
Passübergang im Rahmen eines politischen Bündnisses 1600	102
Der Pass in neuerer Zeit	103
»Klagelied für einen, der am Oberalp gefallen ist	107
»Der Zug über den Oberalppass	109
»Wie der Abt von Disentis die Urserentaler zur Treue beschwor	111
»Ein amerikanischer Schriftsteller in der oberen Surselva	115

VI. Der Lukmanier und seine Nebenübergänge **I23**

Zur Situation in der Waldlandschaft der Frühzeit	I25
Königsweg im Hochmittelalter	I26
Ausbau der Hospize/Die Humiliaten	I27
a) Casaccia/Camperio	I28
b) S. Gagl	I29
c) Sta. Maria bei S. Martino Viduale in Corzoneso	I29
d) Sta. Maria in Pollegio bei Biasca	I30
e) S. Maria auf dem Lukmanier	I31
f) S. Gion im Medelsertal	I33
Friedensverträge und Verkehrsaufkommen	I33
Grosser Aufschwung des Transitverkehrs um 1390	I35
Warenverkehr um 1500	I39
Verkehrseinbruch in neuerer Zeit	I40
Bahnprojekte und Strassenausbau	I41
Ein Dorf gerät ins Abseits des Verkehrs: Mompé Medel	I43
Nebenpässe	I47
»Eindringlinge aus dem Süden	I49

VII. Die «Untere Strasse» – Splügen und Bernhardin **I55**

Früher Passverkehr	I57
Ausbau des Viamalaweges im 15. Jahrhundert und Verkehrsaufschwung	I61
Der Bernhardinpass im Mittelalter	I65
Das Wegnetz an der «Unteren Strasse» im 16. Jahrhundert	I68
Ausbau der Splügenstrasse in der Cardinellschlucht im frühen 18. Jahrhundert	I73
Verkehrsaufkommen gegen Ende des 18. Jahrhunderts	I78
Bau der «Kommerzialstrassen» – «Kunststrassen» um 1820	I81
Vom Zusammenbruch des Transitverkehrs um 1880 und weiteren Ausbauplänen und -unternehmungen	I85
»Auch Gottfried Keller war hier!	I88
»Der Splügen als poetische Landschaft	I89
»Ein interessierter Engländer bereist die Splügenroute	I92
»Ein Sonett auf das Herrenschloss an der Bernhardinroute	I96

VIII. Der Septimerpass als klassischer Alpenübergang im Spätmittelalter **203**

1. Zur Bedeutung des Septimers im Alpen transit	205
2. Das Hospiz St. Peter im Mittelalter	208
Rechte und Pflichten des Hospizes um 1390	213
3. Zur Besiedlung von Bivio und Umgebung – Die Süd-Nord-Bewegungen	221
4. Gemeindebildung, Verkehrsorganisation und internationaler Warentransport im jungen alpinen Siedlungsraum	238
Gemeindebildung	238
Verkehrsorganisation	239
Organisation des Warentransports	243
Transportgüter und Handelszentren	249
»Setmund	257
»Säumeralltag im 16. Jahrhundert	258
»Ein lukrativer Ort für Tansitgeschäfte	261

IX. Julier – Albula – Bernina – Das Oberengadin im Kreuzfeld der Nord-Süd-Wege **269**

Das Oberengadin im Kreuzfeld der Nord-Süd-Wege	271
Die Julierroute in römischer Zeit und im Frühmittelalter	271
Erschliessung des Albularaumes im Hochmittelalter	276
Der Berninaweg im Spätmittelalter	279
Strategische Verkehrslenkung aus dem Raume Oberengadin	281
Temporärer Aufschwung des Nord-Süd-Verkehrs am Albula und Bernina	287
Bernina-Albula-Achse und Oberengadiner Verkehrsorganisation im 17./18. Jahrhundert	290
Der Muretto-Pass	298
Abnahme des Verkehrs seit dem 19. Jahrhundert und Bau von modernen Fahrstrassen und Bahnen	301
»Auf der Julierpasshöhe	303
»Nördlich des Murettopasses	305
»Lob der Berge aus der Feder des Humanisten	307
»Bürgermeisterliche Alpenpoesie	309
»Nach dem Berninaübergang	311

X. Inneralpine Übergänge von Bormio bis Chur **317**

1. Zur Situation der Landschaft Bormio im Mittelalter 319
2. Fraele und Livigno: Zwei Aussenposten Bormios in hochalpiner Lage 324
3. Unterengadin (Susch-Zernez bis S-chanf) – Davos:
Schnittpunkt des Verkehrs zum Alpensüdfuss im 14. Jahrhundert 329
4. Besiedlung, Wirtschaft und Verkehr im Gebiet
von Flüela- und Scalettapass 331
5. Ofenpass und Umbrail in der Neuzeit 337
6. Der Strelapass 341
7. Handelsstrassen und Pläne für Bahnprojekte 344
- »Dichtungen um eine umkämpfte Passlandschaft (Val Fraele) 347

XI. Passstrassen im Bereich der «Via Claudia» **353**

Reschen- und Arlberggebiet

1. Die «Via Claudia» in der Frühzeit 355
2. Der «Obere Weg» im Mittelalter und in der Neuzeit 356
3. Erschliessung des Paznauntales von Süden nach Norden
über hochgelegene Gebirgspässe 360
4. Der Arlbergpass 363
5. Die kulturelle Vielgestaltigkeit des «Magischen Rätischen Dreiecks» 368
- »Weit, weit weg über den Berg 371

XII. Rätikon und Umgebung **375**

1. Raum und Verkehrslage in der Frühzeit 377
2. Die Übergänge in der Rätikonkette – einzigartige Sprachlandschaft 381
3. Der Schlappinpass 390
4. Das Rätikon als Ort des Alpinismus und Spannungsfeld
nationaler Grenzen 392
5. «Weitwanderwege» 397
- »Über die Berge ins Nachbartal 400

Literaturverzeichnis **407**

Abkürzungen **419**

Einleitung

Die vorliegende Publikation ist der Versuch, ein Gesamtbild der verkehrsmässigen Erschliessung der Rätischen Alpen aufgrund einer differenzierten Betrachtungsweise zu vermitteln. Als Territorium, das hier mit «rätisch» bezeichnet wird, gilt der Raum der Inneren Alpen, der weitgehend dem Gebiet des mittelalterlichen Churrätians entspricht. Dessen Eckpunkte bilden die Tödi-Rätikonkette, der Arlberg, die Silvretta, der Umbrail/Stelvio, die Orobische Alpenkette und das Adulagebiet. In diesem Raum gab es seit jeher wichtige Nord-Süd-Transitstrassen, regionale Saumstrassen und lokale Marktwege.

Die hier in zwölf Kapiteln dargestellten Sachverhalte sind Ergebnisse langjähriger Forschungsarbeit. Sie beruhen auf intensiver Auswertung von Originalquellen und der Sekundärliteratur. Beim Bestreben, eine Gesamtschau zu vermitteln, musste berücksichtigt werden, dass die Quellenlage bei einzelnen Pässen ergiebig, bei anderen eher schmal war. Nebst der Beschreibung der Passwege galt das Augenmerk vor allem der Verkehrsinfrastruktur und -organisation sowie auch der Topografie und den Besiedlungsvorgängen im jeweiligen Einzugsraum. Es war aber auch ein Anliegen, besondere historische Ereignisse, welche bestimmten Wegen zugeordnet werden können, mit zu berücksichtigen, weil diese im kollektiven Geschichtsbewusstsein als dazugehörig empfunden werden; es sind dies u. a. Vorgänge, die in der bisherigen Forschung nicht oder nur am Rande berücksichtigt wurden.

Das erste Kapitel vermittelt einen Einblick in das Wesen der rätischen Pässe, verschafft einen geschichtlichen Überblick und thematisiert die Grundstrukturen und die Ausstattung der Verkehrswege bis in die Neuzeit hinein, sozusagen als Grundlage für die in den folgenden elf Kapiteln dargestellten Übergänge. In diesen Teilkapiteln werden besondere Aspekte hervorgehoben, sodass man von verschiedenen Schwerpunkten sprechen kann. So wird im Beitrag über den Panixer- und Kistenpass u. a. auf die häufigen gegenseitigen Besuche der Jugend des Glarnerlandes im Vorderrheintal und umgekehrt derjenigen des Grauen Bundes im Linthgebiet eingegangen. Der Beitrag über den Lukmanierpass weist einen Schwerpunkt bei der Verwaltung der Hospize im Hochmittelalter durch Angehörige des Humiliatenordens auf. Beim Splügen- und Bernhardinpass, der sogenannten Unteren Strasse, wird vor allem der neue Verkehrsaufschwung nach dem Ausbau der Viamala im ausgehenden Mittelalter gewürdigt. Der Septimerpass nimmt durch eine exemplarische Darstellung des Verkehrsnetzes und der Transportorganisation, von Handel und Wandel, der Besiedlung der angrenzenden Hochlagen samt Einbezug der einheimischen Bevölkerung in den Warentransport eine besondere Stellung

ein. Neue Erkenntnisse ergeben sich aus einer vertieften Analyse und Auswertung der Dokumente des Hospizes S. Peter.

Seit etwa sechzig Jahren liegen die romanischen Rechtsquellen des Engadins und Münstertales sowie von Bergün/Filisur in gedruckter Form vor. Sie enthalten zahlreiche Bestimmungen zur Verkehrsorganisation, die hier erstmals in ihrer Gesamtheit mitberücksichtigt und ausgewertet wurden. Dazu gehörte insbesondere die strategische Organisation und Lenkung des Verkehrs über Julier-, Albula-, Bernina- und Ofenpass durch die Gerichtsgemeinde Oberengadin. Die inneralpine Verkehrsachse Bormio–Susch/S-chanf–Davos–Chur weist interessante Bezüge im Rahmen des spätmittelalterlichen Landesausbaues auf. Am Umbrail- und am Ofenpass wurden insbesondere die Verkehrsverhältnisse in kriegerischen Zeiten (Calvenkrieg 1499, Veltlinerkrieg 1637, Erster Weltkrieg) aufgezeigt, an der Transitstrasse Etschland–Unterengadin–Landeck–Arlberg der intensive spätmittelalterliche Landesausbau in den Hochlagen. Die Rätikonübergänge wiesen sich vor allem als Wege von regionaler Bedeutung und Grenzraum zwischen Welsch und Deutsch aus sowie als eine Landschaft mit reicher Flur- und Ortsnamenschatzprägung.

Das Gebiet des Dreibündestaates und des späteren Graubündens war von jeher ein Durchgangsland, das vor allem seit der Aufklärung zu einem beliebten Reiseziel von Gelehrten, Künstlern und Literaten wurde. Texte aus entsprechenden Reisebeschreibungen, solche von Humanisten, Philosophen, Chronisten, Schriftstellern und Ingenieuren, sind in den Darstellungen mitberücksichtigt. – Es gibt im Zusammenhang mit den beschriebenen Wegen auch Texte, die nicht als historische Quelle, sondern als eigenständige Interpretation von Örtlichkeiten, Gegenständen und historischen Ereignissen angesehen werden können. Sie lassen sich als kulturhistorisch mit dem Passweg verbundene Beschreibungen verstehen. Es handelt sich um literarische Werke im weiteren Sinn: Ausschnitte aus fiktiver Literatur, die, ohne eine historische Beschreibung sein zu wollen, einen Pass- oder Wegabschnitt darstellen, von bestimmten Orten inspirierte Lyrik bekannter Dichter, Volkserzählungen mit explizitem lokalen Bezug. Sie unterscheiden sich voneinander nicht nur wegen der Zeit, in welcher sie entstanden sind, sondern auch weil die Intentionen der verschiedenen Autoren sehr unterschiedlich sein konnten.

Eine Auswahl von literarischen Texten findet sich jeweils im Anhang der Kapitel zwei bis zwölf. Diese besonders gekennzeichneten Einschübe dokumentieren einerseits die in Graubünden gebräuchlichen Landessprachen Romanisch, Italienisch und Deutsch. Andererseits gibt es auch Berichte in englischer Sprache, da Graubünden namentlich von weltbekannten Reisenden aufgesucht wurde, welche die rätischen Täler und Pässe begangen haben und teilweise recht ausführliche Aufzeichnungen dazu gemacht haben.

Weil Englisch heute zu einer allgemein verstandenen Sprache geworden ist, wurde auf eine integrale Übersetzung der englischen Texte verzichtet, im Bedarfsfall sind die deutschen Versionen dazu leichter zugänglich. Für die Texte in den romanischen Varianten wurde dagegen konsequent eine Übersetzung mitgeliefert, damit die darin enthaltenen Aussagen auch für ein Publikum verständlich werden, das die romanische Sprache nicht oder nicht genügend beherrscht.

Die Titel der als Anhang zu jedem Kapitel abgedruckten Texte aus Literatur und Reisebeschreibung sind bereits im Inhaltsverzeichnis grafisch herausgehoben (») Es handelt sich bei diesen Texten um Einschübe, die sich von der historischen Darstellung klar unterscheiden, was durch die anders geartete Präsentation bewusst verdeutlicht werden soll. Diese Texte werden durch einen kurzen Kommentar situiert und erschlossen.

Als Autor für den historischen Teil zeichnet Martin Bundi, als solcher für den belletristischen Teil Cristian Collenberg. Den engen Bezug der Beschreibung zu den geografischen Gegebenheiten veranschaulichen zahlreiche Abbildungen, kartografische Darstellungen und Fotos. Die Karte im Einband bietet einen Überblick über alle beschriebenen Passwege. Am Anfang eines jeden Kapitels figuriert ein Kartenausschnitt mit einer Darstellung der Wegstrecke und gegebenenfalls der dazu gehörenden Varianten, gezeichnet vom Grafiker Peter Vetsch. Weitere Kartenausschnitte geben Aufschluss über die zu verschiedenen Zeiten vorherrschende Verkehrssituation. Zeitgenössische Aufnahmen des Autors wollen vor allem die Verkehrswege in ihrer Einbettung in die Landschaft illustrieren. Den Autoren lag es daran, ein möglichst umfassendes, nachvollziehbares und anschauliches Bild des vielfältigen geschichtlichen Netzes der rätschen Passstrassen zu vermitteln.

Martin Bundi/Cristian Collenberg

I. Vom Wesen der rätischen Alpenpässe

Sicht vom Bodensee (Lindau/Bregenz)

auf das churrätische Alpengebiet.

Josias Simler «Die Alpen» (1574), Weinsberg 1984.



Unter «rätischen Alpenpässen» werden in dieser Abhandlung in erster Linie jene Übergänge verstanden, die im Bereich der Inneren Alpen einen oder mehrere Gebirgskämme von Süden nach Norden oder von Südosten nach Nordwesten überwinden. Ihre historische Rolle spielten diese Pässe in unterschiedlichem Ausmass von der römischen Zeit über das Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert. Seit dem Bau von «Kunststrassen» teilweise und seit dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters weitgehend, büssten sie dann ihre frühere Bedeutung ein. Eckpunkte der Inneren Rätischen Alpen bilden im Norden die Tödi- und Rätikonkette sowie der Arlberg, im Osten die Silvretta-Gruppe und das Umbrail/Stelviogebiet, im Süden das Berninamassiv und die Orobische Alpenkette und im Westen das Adulagebirge, das Lukmanier- und Oberalpggebiet. Zur Hauptsache betrifft dies die Flussgebiete von Rhein, Inn, Adda und Mera samt ihren Zuflüssen. Hier «spiegelt auch das gesamte Tal-system der Inneren Rätischen Alpen den Kampf um die Wasserscheide wider, die sich, einmalig im ganzen Alpenbogen, am Piz Lunghin zum Knoten schliessen», wie Zimpel in einer ausgreifenden verkehrsgeografischen Untersuchung bemerkte und wo er beifügte: «Mit Gelgia (zum Rhein), Inn (zur Donau) und Mera (zum Po) treffen sich dort die Einzugsbereiche dreier Meere.»¹

Rätisches Land im Blickfeld antiker Autoren

In unserem Beschrieb decken sich die Einzugsbereiche dieser Pässe zu einem grossen Teil mit dem Territorium des mittelalterlichen Churrätien oder Bistums Chur, das nebst dem Gebiet des heutigen Kantons Graubünden noch das St. Galler Rheintal, Liechtenstein, Vorarlberg, den Bezirk Landeck im Oberinntal, den Vinschgau, den Raum von Bormio und Teile des Veltlins, das Urserental und das Sarganserland umfasste. Über die Bewohner dieser rätischen Täler in der Antike berichteten vor allem der griechische Philosoph Polybios (ca. 201–120 vor Chr.), der römische Historiker Livius (59 vor Chr. – 17 nach Chr.) und der griechisch-römische Geograf Strabon (64 vor Chr. – 19 n. Chr.). *Polybios* unterschied vier Übergänge über die Alpen, je zwei von Gallien über die Westalpen und von der Poebene über die Zentralalpen: 1. einen Weg durch Ligurien am Thyrrenischen Meer, 2. den Weg Hannibals (vermutlich über den Mont Cenis), 3. den Weg durch das Land der Salasser (Grosser Sankt Bernhard) und 4. den Weg durch das Land der Räter (vermutlich der Septimerpass); alle diese Pässe seien sehr steil. Polybios sprach von einem «Herkynischen Wald», womit er den Schwarzwald in Schwaben meinte, in dessen Nähe sich die Quellen von Donau (Ister) und Rhein (Rhenus) befänden. Zwischen beiden liege ein grosser See (der Bodensee). Die Wohnsitze der Räter und Noriker reichten über die Alpenübergänge hinaus und

berührten die Gegenden um Aquileia. – *Strabon* lokalisierte die Quellen des Rheins am Berg *Adula* (Rheinwaldhorn). Der Rhein ergiesse sich in einen grossen See (Bodensee), an den die Wohngebiete der Räter und Vindeliker angrenzten, teils im Alpengebiet, teils jenseits desselben wohnende Völkernschaften. Unweit des Adulabergs entwässere sich die Adda nach Süden in den Comersee, während der Rhein nach Norden fliesse. Auch die Quellen der Rhone (Rodanus), die in den See Lemanus (Genfersee) münde, lägen nicht weit von denen des Rheins. Nebst den dort wohnenden Rättern und Vennonen gäbe es südlich davon mehrere kleine Völker wie Lepontier, Tridentiner und Stoner, welche arm und räuberisch seien und früher immer wieder in Italien eingebrochen hätten; jetzt aber (um 18 nach Chr.) seien sie vernichtet oder gezähmt, sodass nun die Übergänge über das Gebirge sicher seien. Die Alpenpässe, deren wichtigste Augustus habe ausbauen lassen, seien zuweilen schmal und für ungewohnte Leute gefährlich und schwindelerregend. Die Einheimischen indessen führten ihre Saumtiere sicher darüber. Vor plötzlich herabwäلتenden Erd- oder Eismassen sei aber niemand geschützt; ganze Reisesellschaften seien davon in den Abgrund gestürzt worden. Während *Strabon* die Berggipfel der Räter als rau und unfruchtbar beschreibt, spricht er aber auch davon, dass es im rätischen Land zum Feldbau geeignete Gegenden und trefflich angebaute Täler gebe. Bei Mangel an Nahrungsmitteln würden die Räter nicht mehr wie früher räuberisch in Italien einfallen, sondern mit den Leuten des Südens Handel treiben, d. h. ihnen Harz, Pech, Kienholz, Wachs, Honig und Käse, von dem sie Überfluss hätten, verkaufen. Ferner wachse am Fusse ihrer Berge der «rätische Wein», der den belobtesten Sorten Italiens nicht nachzustehen scheine. – In einem ähnlichen Sinne wie *Strabon* beschrieb auch der aus Alexandria stammende römische Dichter *Claudius Claudianus* (†404 n. Chr.) in seinen *Panegyrici* auf *Stilicho* die gefährliche Situation an einem nicht näher bezeichneten rätischen Alpenpass: «Kaum im Sommer ist der Weg gangbar, manchem hat er den Tod durch Erfrieren gebracht, andere in tiefen Schneemassen verschlungen; oft stürzen die Wagen samt Ochsen in den Abgrund; besonders gefährlich sind die beim warmen Süd sich lösenden Lawinen.»²

Pässe in römischer Zeit und im Frühmittelalter

Die Berichte aus frühromischer Zeit sind gemäss den oben erwähnten Aussagen eher vage und im Konkreten ungenau; die römischen Autoren kannten das rätische Gebiet kaum aus eigener Anschauung, sondern vielmehr vom Hörensagen. Trotzdem ist es erstaunlich, wie z. B. *Strabon* ein eindrückliches Bild von den rätischen Verhältnissen zu Beginn des ersten nachchristlichen

Stationsentfernungen der Römerstrassen

Tab. 3

A. Splügenroute

Tab. Peutinger. Stationen Entf.	Itiner. Antonini Stationen Entf.	Heut. Poststrasse Stationen Entf.	Sonst. Wegführungen Stationen Entf.	
Curia (32) = 47.4	Curia (60) = 88.8	Chur Zillis 36.0 od. 39.6	Zillis oder Andeer od. 30.7 27.1	
Lapidaria (17) = 25.2		Andeer od. 26.7 23.1		
Cunu aureu (10) = 14.8		Splügenpass 17.5		Soste Cardinell ca. 8.0
Tarvesede (20) = 29.6		Tarvesede (15) = 22.2		Campodolcino 13.4
Clavenna (m.p. 79) = 117 km	Clavenna (m.p. 75) = 111 km	Chiavenna 93.6 km	Chiavenna 98.1 km	

Tab. 4

B. Oberhalbstein-Bergell-Route

Curia (60) = 88.8	Curia (20) = 29.6 Tinnetione (15) = 22.2 Muro (20) = 29.6	Chur 41.6 Tinzen Julier: 60.9 Castelmur 23.9	Tinizong Septimer: 41.0 Promontogno
Summo lacu (m.p. 60) = 88.8 km	Summo lacu (m.p. 55) = 81.4 km	Samolaco 126.4 km	 106.6 km

Untere und Obere Strasse zur Römerzeit.

Heinz-Gerhard Zimpel: Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft. München 1958.

Jahrhunderts vermitteln konnte. Aus seinen Darstellungen ist anzunehmen, dass bereits ein organisierter Transitverkehr über die rätschen Pässe nach Norden stattfand; dabei handelte es sich um den Splügen- und den Septimerpass. Solches bestätigt sich aus den Wegnetzbeschreibungen in der «Tabula Peutingeriana» (3. Jahrhundert) und im «Itinerarium Antonini» (4. Jahrhundert). Dieses nennt als Etappenorte am Septimerpass Chur (Curia), Tinnetione (Tinizong), Muro (Castelmur im Bergell) und Samolaco (Summo lacu), den ehemaligen Hafenort am oberen Ende des Comersees, jene nebst Chiavenna und Chur die Stationen Campodolcino (Tarvesede), Monte Spluga (Cunu aureu) und Andeer (Lapidaria)³ (vgl. Abbildung gemäss Zimpel). Die ersten konkreteren Andeutungen zur Verkehrsinfrastruktur am Septimer/Julier lassen sich in der Folge aus diversen Umschreibungen im Reichsguturbar von ca. 840 erkennen: Angaben zu den Etappenorten, Stallungen (Susten),

Tavernen und zum Strassenunterhalt; es handelte sich hier um eine von den deutschen Königen, den Ottonen, gelenkte Verkehrsorganisation, in welcher die Freien Churrätien eine entscheidende Rolle spielten.⁴ Im Grunde handelte es sich im Frühmittelalter um eine Weiterführung und zeitgemässe Anpassung der von den Römern begründeten Verkehrsorganisation. Auf dieser Grundstruktur beruhte in der Folge auch das Verkehrssystem des späteren Mittelalters. Zwar ist aus den Quellen des Hochmittelalters, einer Zeit mit nur lückenhafter urkundlicher Überlieferung, nicht viel Neues zu erfahren; aber umso reicher fliessen die Urkundenaussagen vom Spätmittelalter bis zum 16. Jahrhundert, die auf eine starke Dynamisierung des Alpen transitverkehrs schliessen lassen.

Zu den am frühesten in den Urkunden aufscheinenden rätischen Pässen gehören der Septimer und der Lukmanier. Während die ersten Nennungen des Septimers in die Jahre 913, 1116, 1186, 1204 fallen, sprechen Urkunden von 965, 1136, 1182 und 1193 erstmals den Lukmanier an. Splügen und Bernhardin erscheinen urkundlich erst im 13. Jahrhundert, indessen deutet eine als Hospiz zu interpretierende Klostersniederlassung in Splügen von ca. 840 auf eine viel frühere Benützung des Passes hin. Alle übrigen Pässe tauchen erst nach 1300 im Licht der Geschichte auf. – Im Verkehr zwischen Deutschland und Italien besaßen die rätischen Nord-Süd-Strassen im Mittelalter den Vorrang. Dies wird neuerdings auch in den Untersuchungen über «Die Zeit Karls des Grossen in der Schweiz» bestätigt, wo Descoevres feststellte: «Auffallend ist, dass die karolingischen Klostergründungen entlang der Fernstrassen über die Bündner Pässe vorgenommen wurden.»⁵

Kategorien von Strassen und Wegen

In der historischen Verkehrsliteratur wird etwa von «reinen Naturwegen» (von den Menschen unverändert benutzt, wie sie die Natur darbietet), «gewordenen Wegen» (durch gewohnheitsmässiges Begehen entstanden), «gebahnten Wegen», auch «getriebene Wege» genannt (durch die Menschen geschaffene Korrekturen an den gewordenen Wegen; Saumpfade, im Schnee gebahnte Wege), und «gebauten Wegen» (Wege mit aus dem Felsen gehauenen Partien, Gallerien, Holzstegen, Steintreppen und Brücken). Die beiden letzten Gruppen waren die häufigsten im Rahmen des transitierenden Saumverkehrs zur Zeit der «niederen Verkehrsmittel».⁶ Seit dem Einsatz des Sprengpulvers um 1700 und der folgenden sich rasch entwickelten Ingenieurskunst erscheint im 19. Jahrhundert eine weitere Kategorie der sogenannten Kommerzial- oder Kunststrassen, welche neue Dimensionen (Viadukte, Tun-

nels, Gallerien) für die «höheren Verkehrsmittel», den Wagenladungs-, Postkutschen- und schliesslich Automobilverkehr, eröffneten.

Im Allgemeinen wurde im Alpenraum seit dem Frühmittelalter eine wichtige Strasse als «strata», eine weniger bedeutende als «via» und ein Fussweg als «iter» oder «semita» (romanisch «senda») bezeichnet; jedoch fand dieser Gebrauch keine konsequente Anwendung. In rechtlicher Hinsicht unterschied man schon früh im churrätischen Gebiet zwischen öffentlichem («via publica») und privatem Weg («via privata»). Die Lex Romana Curiensis vom frühen 8. Jahrhundert hielt kurz und bündig fest: «Hoc est via privata, qui non est strata publica.»⁷ Diese Umschreibung deutet an, dass «strata», die öffentliche Strasse, eigentlich einen höheren Stellenwert besass als die private «via». Nun scheint aber auch bereits im 8. Jahrhundert in Churrätien «via» als öffentlicher Weg auf; so wird im Tello-Testament um 765 eine zum Zentralhof der Victoriden in Sagogn gehörende Strasse als «via publica» genannt.⁸ «Via publica/strata publica» ist demnach eine wichtige Strasse, grundsätzlich in Staatseigentum befindlich, von einem Kollektiv unterhalten und für jedermann zugänglich; im Gegensatz dazu ist die «via privata» ein von Privaten auf deren Boden gebauter und unterhaltener Weg. Im Verlaufe des Mittelalters tritt Strasse bei den wichtigen Transitälpenpässen urkundlich auch als Reichsstrasse («strata imperialis») oder Königsstrasse («strata regalis» oder «via regina») und auch als «Landstrasse» auf. Häufig ist in Urkunden von «offener Reichsstrasse» die Rede, womit angedeutet ist, dass sie ein Allgemeingut war;



Im Felsen eingehauenes Wegstück in der Val d'Uina (Sent - Pass da Schlingia) am S-chalambert.

an solchen offenen Strassen wurden im Mittelalter verschiedene Rechtshandlungen vollzogen (Friedensschlüsse, Gerichtsversammlungen, Landtage). Aus fränkischer Zeit (10. Jahrhundert) stammt die noch im Spätmittelalter verwendete Bezeichnung von «Strata Francigena» (Strasse der Frankenkönige) für den Übergang über den Grossen Sankt Bernhard einerseits und über den Bernhardinpass anderseits.

Ein besonderer Typus von Teilstücken churrätischer Strassen bildeten die sogenannten *Scalas*. Es handelte sich dabei um Wegabschnitte, die aus Holzritten oder -stegen sowie Steinplatten oder Felsausmeisselungen bestanden, um ein sonst nicht begehbares Teilstück begehbar zu machen; diese Anlagen bedurften ständiger Überwachung und Reparatur. Solche *Scalas* waren anzutreffen bei einer Variante des Splügenweges zwischen Campodolcino und Madesimo (unterhalb Scalcoggia); oberhalb Bormio (Scale di Fraele); in der Val d'Uina (Sent) am Fusse des Piz S-chalambert, urkundlich 1475 Scala; am Prasnolapass zwischen Soglio im Bergell und dem Madristal im Avers, mit 177 grossen Steinplatten belegtes Wegstück; am Viamalaweg bei S. Ambriesch; im unteren Teil des Glaspasses zwischen Tschappina und Safien, 1475 «summa scala», heute «uf den Stegen» genannt; am Tennerkreuzübergang zwischen Tenna und Valendas-Brün: Scala, Scalagrät; in Disentis bei St. Agatha am Ausgang nach Mompé Medel, ursprünglich scala, dann Stegen. Am deutlichsten kommt «scala» beim Scalettapass zwischen Davos und S-chanf zum Ausdruck. Aber auch am Rande des churrätischen Gebiets erscheint der Name, so z. B. im Namen Schalberg/Schollberg für die einst am linken Talhang führende Strasse zwischen Sargans und Ober-Trübbach bzw. Wartau, 1368 Schalberg, bei Tschudi 1538 «Scala mons» genannt. Schliesslich geht der Name der Schöllenschlucht (Val Scalina) am Ausgang zum Urserental und Gotthardpass auf einen ursprünglich romanischen Treppensteig «Scala» zurück.⁹

Hospize

Hospize waren entlang der wichtigen Transitstrassen und -pässe gelegene einfache Herbergen, in der Frühzeit meistens von kirchlichen Leuten und Institutionen errichtet und geleitet. Sie befanden sich bis zum Hochmittelalter noch nicht auf den Passhöhen, sondern am Fusse der Pässe oder sonst an strategisch wichtigen Punkten. Ihr Zweck war ein humanitärer: Wanderern, Säumern, Kaufleuten und Pilgern Kost und Logis zu gewähren und ihnen bei gefährvollen Naturereignissen Hilfe und Pflege angedeihen zu lassen. Zumeist befanden sich in der Nähe der Herberge auch eine Sust und ein Stall zur Unterbringung von Waren und Tieren. – Als Erstes erscheint urkundlich um

824 im churrätischen Gebiet ein «senodochium sancti Petri» an einem nicht näher bezeichneten Ort.¹⁰ Es kann sich dabei unseres Erachtens am ehesten um die damals einsame zu Sagogn gehörige Hofsiedlung inmitten des Grossen Flimserwaldes an der Landstrasse in die Surselva handeln. Der Ort heisst heute Tuora und ist im 14. Jahrhundert mit einer S. Peterskirche dokumentiert; er stand in unmittelbarem Zusammenhang mit der ehemaligen Victoridensiedlung und S. Columbanskirche in Sagogn, die 824 ebenfalls erwähnt wird. Es lässt sich aber nicht ausschliessen, dass mit diesem Hospiz allenfalls auch S. Peter in Domat/Ems oder in Mistail/Tiefencastel gemeint war. Das mit dem griechisch-lateinischen Ausdruck «*xenodochium*» bezeichnete Hospiz stellte eine aus kirchlicher Initiative entstandene Herberge dar. Den gleichen Charakter wiesen wahrscheinlich auch die beiden einfachen Hospize des Klosters Pfäfers von ca. 840 auf: Einerseits die «cella in Speluca» (*Splügen*) am nördlichen Aufgang zum Splügen- oder zum Bernhardinpass und andererseits die als «Titulus sancti Gaudentii» bezeichnete Stätte bei *Casaccia* im Bergell am südlichen Aufgang zum Septimerpass; ausdrücklich als Hospiz («spital») erscheint indessen Casaccia erst 1336.¹¹ – Im Weiteren werden Hospize erst seit dem 12. Jahrhundert erwähnt: So besass das Kloster Pfäfers ein solches zu *Ragaz*, wo zwischen 1100 und 1125 ein «magister hospitalis» ausgewiesen ist, und in der Stadt *Chur* ist 1154 ein «hospitale apud sanctum Martinum» bezeugt. Als auf den Passhöhen oder unmittelbar darunter liegend sind die ersten Hospize St. Peter auf dem *Septimer*, um 1100 erbaut, und San Sepolcro am *Lukmanierpass* 1136 bekannt.¹² Die im Kapitel VI ausführlich und exemplarisch beschriebene Geschichte des Septimerhospizes seit ca. 1100 erhellt die grosse Bedeutung des Septimers als internationale Transitachse im Hochmittelalter und widerlegt die in der Literatur etwa vertretene These, wonach dieser Übergang unwesentlich gewesen und der Grosse Sankt Bernhard in den Westalpen klar den Vorrang innegehabt habe. Das Hospiz auf dem Grossen Sankt Bernhard stammt erst aus dem Jahre 1050, und dasjenige auf dem Gotthardpass wird erstmals 1237 erwähnt. – Aus dem 13. Jahrhundert existieren Angaben über Hospize in *Feldkirch* (1218 «hospital sancti Johannis»), in *Churwalden* (1210 S. Maria, «capella hospitalis»), *Sta. Maria im Münstertal* (1233, «hospitale construere conatur»), *Tirano/Poschiavo* (1249, S. Perpetua/S. Remigio, «conventus et ospitalis») und *Zuoz/Chapella* (1259, «hospitali ecclesie sancti Nicolay de Soço»)¹³.

Die Leitung dieser Hospize oblag grösstenteils Mitgliedern der Augustiner-, Antoniter- oder Humiliatenorden. Vorwiegend handelte es sich um Ordensleute weltlicher Ausrichtung, Laienbrüder (bzw. Schwestern) oder Konversen, welche die täglich anfallenden Aufgaben erledigten. Der Rektor, Leiter der Hospiz-Grossfamilie, war häufig ein verheirateter Mönch, der über anspruchsvolle administrative Qualitäten verfügen musste. Es scheint, dass

Anhänger des Humiliatenordens die grössten Verdienste um das gute Funktionieren der Verkehrsabwicklung auf den wichtigen rätischen Passstrassen Septimer und Lukmanier besaßen. – In der Neuzeit verloren die Passhospize allmählich an Bedeutung, nachdem sich entlang der Passstrassen gut ausgebaute Restaurationsbetriebe entwickelten und professionell geführte Unterkunftstätten etablierten, welche die Reisenden stärker anzogen und allmählich den Charakter von eigentlichen Hotels annahmen.

Blütezeit des Transitverkehrs im Spätmittelalter und früher Neuzeit

Hauptbedingung für einen florierenden Transitverkehr war die *Sicherheit* auf den Strassen, d. h. insbesondere der Schutz vor Diebstahl, Mord und Totschlag. Im Fehdewesen des 13. Jahrhunderts herrschte in dieser Hinsicht immer wieder grosse Unsicherheit, insbesondere im Gebiet des Gotthardpasses. Deshalb entschlossen sich die Kaufleute von Luzern 1278, ihre Waren über «die straze ze Kurwal varen» zu lassen, und es verbürgten sich drei höchste Vertreter des churrätischen Adels, der Bischof von Chur (Freiherr Conrad III. von Belmont), Graf Hugo I. von Werdenberg-Heiligenberg und Freiherr Walter V. von Vaz, allen die Bündner Pässe transitierenden Kaufleuten *sicheres Geleit* und guten Frieden für Leib und Gut zu geben. – Und 1283 gewährte der Freiherr Heinrich II. von Wildenberg (Haus Sagogn), in seiner Eigenschaft als Reichsvogt über die churrätischen Freien, der Äbtissin von Schänis (ältestes Kloster in Unterrätien) und ihren Leuten aus dem Raum Uznach, Gaster und Wesen freies Geleit, insbesondere für den Auftrieb des Viehs dem Walensee entlang auf die Alpen des Weisstannentals («in alpiibus eorum transeundi permanendi»).¹⁴

Der grösste Aufschwung des traditionellen Warentransports (Saumverkehrs) ist im 14. Jahrhundert feststellbar. Jetzt intensivierte sich der Warenaustausch zwischen Süddeutschland und der Lombardei, europäischen Zentren der Textil- und Metallindustrie, massiv. Der bevorzugte Weg für die betreffenden Produkte ging über die Bündner Pässe. Den Kaufleuten von Konstanz und Mailand war es ein Anliegen, dass die Waren speditiv, sicher und kostengünstig über die Alpen befördert wurden. So gelang es ihnen mit einem Konzept zur Förderung sowohl der Septimer- als auch der Lukmanierstrasse in den Jahren zwischen 1386 und 1390, die anliegende und am Warentransport beteiligte Bevölkerung zu überzeugen, die Passstrassen besser auszubauen und zu unterhalten und die begleitende Infrastruktur (Susten, Stallungen, Herbergen) in gutem Zustand zu erhalten; gleichzeitig schalteten sie die monopolartige Stellung des Septimerpasses aus und erreichten durch

die Konkurrenzsituation der beiden Strassen für die Kaufleute angemessene Weggeld- und Fuhrmannskosten. Um 1397 gelang es auch den Kaufleuten von Mailand, die Stadt Bern, die Kirchgemeinde Münster im Goms und die Talente des Pomat und des Eschentals vertraglich, sich für einen Ausbau und Verbesserungen an der Saumstrasse über die Grimsel und den Griesspass zu verpflichten, wodurch sich die Konkurrenzverhältnisse für die Mailänder nochmals verbesserten.¹⁵ Wie sich der Verkehr im Einzelnen in der Hochalpenregion abwickelte, wird im Kapitel VI in den Ausführungen über den Septimerpass geschildert; in diesem Zusammenhang werden auch die Nebenwirkungen des Transitverkehrs auf den ländlichen Raum des Näheren untersucht, d. h. die hochmittelalterliche Landnahme, die Bewirtschaftung hochgelegener Alpweiden, die Erschliessung und Besiedlung von Randlagen und die Gemeindebildung erforscht. Einzigartig ist in dieser Landschaft am Septimer die Durchmischung der von Süden her eingewanderten italienischsprachigen Kolonisten mit den alteingesessenen Romanen auf der Nordseite einerseits und die inselartige Ansiedlung von deutschen Leuten (Walsern) inmitten romanischer Räume bis hin zur völligen Beherrschung derselben durch das alemannische Element andererseits. Anteil am und damit auch Gewinn aus dem Transitverkehr kam hier allen drei Ethnien, der rätoromanischen, der italienischen und der deutschen zugute.¹⁶

Mit dem Anstieg des internationalen Alpenverkehrs im Spätmittelalter – vor allem nach dem Ausbau der «Unteren Strasse» 1473 durch die Viamala – erfuhr die Stadt Chur, im Zentrum der hier kreuzenden rätischen Transitstrassen und in ihrer Stellung als freie Reichsstadt, eine bedeutende Aufwertung. Dies spiegelte sich u. a. im Jahre 1483 wider, als Bischof Ortlieb von Brandis daselbst beim Hospiz des Dominikanerklosters S. Nikolai eine Bruderschaft der fremden Kaufleute errichten liess, deren Leitung bei den Predigerbrüdern und zwei Kaufleuten lag. Dort wurden viermal jährlich spezielle Offizien gefeiert, die Beichte abgenommen und Sündenablass gewährt, geistliche Stiftungen begründet und ein Mitgliederverzeichnis («*liber vitae*») geführt. Die Bruderschaft der *ehrwürdigen und geachteten Kaufleute aus den diversen Erdteilen* («*providi et circumspetti viri mercatores de diversis mundi partibus*») erhielt hier Gelegenheit, in «der Erinnerung an die Flüchtigkeit des Lebens beizeiten für das Heil ihrer Seelen zu sorgen».¹⁷

Die spätmittelalterlichen Verkehrsverhältnisse an den Alpenpässen wurden am kompetentesten von Alois Schulte in seiner zweibändigen Abhandlung von 1900 «Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien» dargestellt. Zum churrätischen Passraum erschien in der Folge eine Reihe von Untersuchungen, die je nach Bedeutung in unserer Abhandlung Berücksichtigung fanden. Teils neue Resultate und Akzentsetzungen erbrachten die neueren Forschungen und Symposien von

Jean François Bergier betreffend den Transit über die Alpen im Mittelalter und in der Neuzeit, insbesondere über den transalpinen Fernhandel; auch die Untersuchungen von Pio Caroni, Fritz Glauser und Jon Mathieu zur Geschichte der Alpen trugen zu einem differenzierten Bild bei. Trotz intensiver Beschäftigung mit der Materie des Alpenverkehrs musste sich Bergier aber noch 2010 eingestehen, dass eine Reihe von Fragen nach wie vor offen und pendent bleiben, speziell bezüglich: 1. materielle und technische Konditionen des transalpinen Transports, 2. die Rahmenbedingungen der institutionellen und praktischen Seite, 3. die Ökonomie des Transports und 4. Effekt und Nutzen des Verkehrs für die Bevölkerung des Alpenraums.¹⁸ – Vor ähnlichen Fragen steht auch der Autor dieser Zeilen: So lassen sich z. B. Erkenntnisse über die Transportmengen über die rätischen Alpenpässe nur bruchstückhaft oder punktuell ermitteln, ebenso steht es mit den Details der Verkehrsabwicklung in den Portengenossenschaften. Rein praktische Fragen, z. B. wie genau das Auf- und Abladen der Saumgüter auf die Rücken der Pferde in den Susten erfolgte – ob dabei die gleichzeitige Anwesenheit eines oder mehrerer Männer auf beiden Seiten des Pferdes zum Emporheben der Fässer, Ballen oder Kisten erforderlich war – sind nicht allgemein beantwortbar, ebensowenig das durchschnittliche Alter eines Berufssäumers angesichts seiner strapaziösen und kräfteverzehrenden Körperarbeit in den Susten und unterwegs im wilden Gelände; auch mangelt es an genügenden Angaben über den Verdienst der einheimischen Bevölkerung aus dem Saumverkehr. Es handelt sich hier um Fragen, welche künftige historische Forschungen möglicherweise annähernd lösen können, angesichts des Fehlens von entsprechenden Aufzeichnungen, Tagebüchern oder Registern, insbesondere von eigentlichen Mentalitätsberichten, letztlich aber unbeantwortet bleiben müssen.

Itinerarien, Karten und Berichte von Humanisten

Um 1500, zur Zeit einer aufblühenden Buchdruckerkunst und der Wissensneugier des Renaissancezeitalters verbreiteten gelehrte Humanisten u. a. auch ihre Erkenntnisse über die Geografie und Topografie sowie über Handel und Verkehr im Alpengebiet. Eine Strassenkarte des Alpenraumes – die erste nach der römischen Tabula Peutingeriana – stammt vom Nürnberger Naturwissenschaftler Erhard *Etzlaub* (ca. 1460 – 1532) und wurde speziell für Rompilger im Hinblick auf das kirchliche Jubeljahr 1500 konzipiert. Sie ist reliefartig gestaltet mit Ausrichtung von Norden nach Süden; das Mittelmeer ist als «das lampartisch mer» bezeichnet. Von Süddeutschland in die Lombardei sind im Zentralalpengebiet die Brenner- und die Septimerstrasse hervorgehoben; letztere weist neben den Endpunkten Ulm und Como u. a. die Sta-

tionen Ravensburg, Bregenz, Feldkirch, Chur und Chiavenna auf. Punktierete Linien verbinden die Ortschaften miteinander; die Distanz zwischen zwei Punkten sollte einer deutschen Meile (7,5 km) entsprechen. Diese Angaben sind höchst ungenau; in dieser Hinsicht kamen die römischen Karten der Wirklichkeit näher. So betrug die Distanz von Chur bis Chiavenna gemäss der Etzlaub-Karte nur ungefähr 50 km und stand damit weit hinter den realen Verhältnissen zurück.¹⁹ – Zur Topografie des churrätischen Raums äusserten sich in der Folge in anschaulicher Weise auch Humanisten wie Glarean, Tschudi, Vergerius, Simler und Guler.

Glarean, eigentlich *Heinrich Loriti* (1488 – 1563), aus dem glarnerischen Mollis, umschrieb 1514 in einem Doppelgedicht «*Helvetiae descriptio*» die Alpen als das Wasserschloss Europas und verglich dessen Hauptflüsse (Rhein und Rhone) mit dem Nil und dem Ganges. Insgesamt sind nach ihm die Schweizer Alpen das Haupt Europas, das mit seinen Flüssen den ganzen europäischen Kontinent bewässert.²⁰ – Ein anderer Glarner, *Aegidius Tschudi* (1505 – 1572), übernahm in seiner «*Alpisch Raetia bzw. Alpina Rhaetia*» von 1538 die These «von den Schweizer Bergen als europäisches Wasserschloss», modifizierte sie allerdings in dem Sinne, dass er das Gotthardgebiet als das mit «*Summe alpes*» – einen schon von Caesar verwendeten Begriff – verstandene Zentrum bezeichnete, aus dessen Gebiet aber nicht allein Rhein und Rhone entfließen, sondern auch der Ticino und die Reuss. Der Ursprung oder die Quellen von Rhein und Rhone lägen nach ihm nicht mehr als drei Fusstunden auseinander; während die Rhone nach Westen fliesse, ströme der Vorderrhein bis gegen Chur nach Osten. Die Ursprünge aller vier Flüsse ergäben ein Kreuz, das zu Recht als Haupt des Gebirges gelte (vgl. Abbildung über «*Summe Alpes*» S. 401).²¹ – Der aus dem Venezianischen stammende ehemalige Bischof von Capo d'Istria, *Pier Paolo Vergerio* (ca. 1497 – 1565), der sich zum reformierten Glauben bekannte und sich zwischen ca. 1550 und 1557 als Flüchtling und Prediger in Graubünden, u. a. auch im Veltlin, aufhielt, gab um 1550 in Poschiavo eine gedruckte Schrift mit dem Titel «*De fiumi che nascono ne paesi de Signori Grisoni*» heraus. Nach ihm war «*Raetien*» das höchstgelegene Land Europas, das, einem Felsmassiv ähnlich, aus diesem hervorrage und es beglücke, indem es die schönsten Flüsse nach vier verschiedenen Richtungen aussendet. Hier ortete Vergerio die Quellen von Etsch, Inn und Adda sowie von Rhein und Rhone. Für ihn ist das Land der Drei Bünde segensreich und wohlthätig für ganz Europa, insbesondere, da hier die Gewissensfreiheit vorherrscht und man geschützt vor Inquisitoren und Verwaltern von Aberglauben und Finsternis leben kann. «Kalt zwar ist es in rätischen Landen, aber doch gut sein; und warm ist es in den Herzen dank der göttlichen Freiheit des Evangeliums.»²² – Die Frage, was Julius Caesar genau mit seinem Ausspruch «*usque ad summas Alpes*» gemeint haben könnte, erörterte ausführlich *Josias*

Simler (1530 – 1576) in seinem Werk «Die Alpen» 1574 («De alpibus commentarius»). Er lehnte die These von Tschudy mit dem Gotthardmassiv als Zentrum ab und lokalisierte die «Summae Alpes» im Wallis; trotzdem vermittelte er eine neue interessante Karte mit dem Gotthardraum als Quellgebiet von Rhein, Reuss, Rhone und Ticino²³ – Auch der bündnerische Historiker *Johannes Guler* (562 – 1636) befasste sich in seiner «Raetia» von 1616 mit dem Begriff der höchsten Alpen und erkannte die höchsten Gipfel im Bereich des Umbrail- und Stelviomassivs zwischen Bormio, dem Vinschgau und dem Münstertal. In dieser Region hätten die «lateinischen sribenten» die «Iuga Raetica» erkannt.²⁴

Unter den *Itinerarien*, Wegbeschreibungen mit Stationen für Reisende, die in unserer Abhandlung am meisten herangezogen und ausgewertet werden, gehört dasjenige mit dem Titel «Strade militari della Rezia e del Ticino». Es handelte sich konkret um ein Weginventar des churrätischen Wegnetzes aus der Zeit zwischen 1496 und 1510, erstellt von Alberto Vignati, dem Angehörigen einer adeligen Familie von Lodi, in Diensten der Sforza, Herzöge von Mailand, und der französischen Könige stehend; er hatte die Funktion eines Generalkommissars für den Unterhalt der Festungen inne. Das Itinerar enthält Angaben über sämtliche damals bekannten und gebrauchten Passstrassen, die wichtigsten Transitstrecken und auch viele Nebenlinien von regionalem und lokalem Charakter. Es führt die Stationen an diesen Strassen an, zum Teil mit anderslautenden Namen als heute, erwähnt die Zahl der Pferde, die an diesen Orten eingestallt werden konnten, und nennt die Distanzen von Ort zu Ort in italienischen Meilen (1,5 km); letztere sind häufig ungenau. Der Autor dieses Itinerars kannte aus persönlicher Anschauung wohl nur einen Teil des beschriebenen Wegnetzes. Ihm muss aber ein grosser Kreis von Informanten zur Verfügung gestanden haben, denn er besass einen ausgezeichneten topografischen Gesamtüberblick und kannte sich in den Grundzügen der politischen Zustände und Ereignisse bestens aus. Vignati fügte denn auch an diversen Stellen Bemerkungen über kriegerische Ereignisse oder über Politiker ein, und er nannte ebenfalls die an den Passstrassen gelegenen Herbergen («hostarias»).²⁵ Sein Werk bildet denn bis zum Industriezeitalter das wichtigste Orientierungsmittel zum Wegnetz in den Rätischen Alpen. – Dass eine Reise über die Alpen um 1500 noch kein Sonntagsspaziergang war, bekunden mehrere Berichte ausländischer Diplomaten, wie jene von venezianischen Gesandtschaften 1492 über den Septimerpass und 1526 über Bernina und Albula, auf welche im jeweiligen Kapitel eingegangen wird. Und Erasmus von Rotterdam, der bedeutendste europäische Humanist, hatte nach seinem Italienaufenthalt 1506 den Splügenpass von Como nordwärts nach Chur und Konstanz überschritten und dabei wohl jene Mühsale ausgestanden, über die er später redete: Als Papst Hadrian I. ihn 1523 zu einem erneuten Romaufent-

halt einlud, winkte er ab mit der Begründung, «es sei für ihn zu beschwerlich, die schneebedeckten Alpen zu überqueren, den schlechten Gerüchen der ofenbeheizten schmutzigen Gasthäuser ausgesetzt zu sein und den bitteren Wein trinken zu müssen».²⁶

Veränderte Entwicklung seit dem industriellen Zeitalter

Das traditionelle Transportsystem mit dem Saumverkehr dauerte noch eine Weile über das 18. Jahrhundert hinaus an. Es geriet aber ins Wanken, seitdem die Strassenbaukunst zu Beginn des 19. Jahrhunderts immer grössere Fortschritte machte. Klagen über schlechte Fahrbahnen veranlassten die Behörden, neue Techniken und Projekte ins Auge zu fassen. Schon 1780 begann der Dreibündenstaat, die Zugangsstrasse zu den Alpenpässen von der St. Luzisteig bis Chur zeitgemäss auszubauen; es entstand hier nach französischem Vorbild eine zwischen fünf und sieben Meter breite «Chaussée», auch «Deutsche Commercialstrasse» genannt.²⁷ Die Zeit der grossen Kriege um 1800 bedeutete einen empfindlichen Rückgang des Transitverkehrs und zögerte neue Projekte hinaus. Einen markanten Kontrapunkt und eine Wende führte Napoleon 1805 mit dem Neubau der Simplonstrasse herbei. Dazu äusserte sich Alois Schulte wie folgt: «Im Strassenverkehr der Alpen hat erst Napoleon eine neue Epoche geschaffen; er kehrte, wie in so vielem, zu dem System der Römer zurück. Die Simplonstrasse ist das Gegenstück zu den besten Römerstrassen, nur technisch überlegen, weil bei ihr die Fortschritte der letzten Jahrhunderte und weil mehr Geldmittel verwendet wurden, als im Verhältnis die alten römischen Strassen gekostet hatten.»²⁸ Nach dem Simplon-Vorbild wurden im churrätischen Raum zwischen 1818 und 1823 der Bernhardin- und Splügenpass sowie der Umbrail/Stelvio-Übergang gebaut. Dies war nur möglich geworden, weil sich auch ausländische Staaten an der Finanzierung beteiligten und im Inland nunmehr die Hauptträgerschaft für den Transitstrassenbau von den Portengenossenschaften auf die Gemeinden und auf den Kanton oder auf den Bund verschoben hatte. Zudem übernahmen nun zunehmend kapitalkräftige Speditionsunternehmen die Organisation des Alpenverkehrs. Im Laufe des 19. Jahrhunderts verlagerte sich damit die Art des Warentransports immer mehr vom Saumverkehr zum Frachtwagen- und Kutschenverkehr. Die Porten und die lokalen Säumergenossenschaften verloren ihre bisherige monopolartige Stellung, und die Verkehrsorganisation auf den neuen Kunst- oder Kommerzialstrassen erfolgte nunmehr von neuen Agenturen in entfernteren regionalen Zentren aus.

Die neuen Passstrassen des 19. Jahrhunderts schufen jene Linienführungen und Infrastrukturen, die im Grossen und Ganzen im 20. Jahrhundert auch

vom Automobilverkehr übernommen und – nach ständigen Anpassungen – benutzt werden konnten. Auf diese Epoche, die nicht zu den Schwerpunkten unserer Abhandlung gehört, wird hier nicht des Näheren eingetreten. – Unzählige Zeugen einer über 2000-jährigen Verkehrsgeschichte finden sich noch vor in der churrätischen Alpenlandschaft. Die vorhandene Wegbausubstanz, insbesondere der beiden letzten zwei Jahrhunderte, ist vorzüglich geeignet, die Historizität der Passlandschaft bewusst zu machen. In diesem Sinne hielten die Autoren des Inventarberichts (IVS) über «Strassen als Baudenkmäler» treffend fest: «In einer sich schnell verändernden Welt, in der wenig von Dauer zu sein scheint, wird heute zu Recht wieder vermehrt auf die Bedeutung historischer Hintergründe für die Identitätsfindung des Menschen hingewiesen.»²⁹ – Inwieweit der heutige Wanderer, der die Pässe im Rahmen ihrer kulturellen Prägung als historische Fernwanderwege überschreitet, auch philosophierend die Landschaftsgeschichte reflektiert, ist nicht bekannt. Möglich ist, dass ihm dabei Sprüche wie «Der Weg ist das Ziel» oder «Es führen viele Wege nach Rom» in den Sinn kommen. Bergwanderer des 16. und 17. Jahrhunderts wurden ihrerseits des Häufigeren mit Emblemen konfrontiert, die den Menschen an seinen Heilsweg erinnerten. Dazu gehörte z. B. jenes Sinnbild mit einem Wanderer auf dem Weg zu einer Bergspitze samt Wegweiser und einer Hütte im Tal mit der Inschrift «Via sola haec ducit ad astra» (nur dieser Weg führt zu den Sternen).³⁰



Bild links: Scholbergweg (Scala-Weg) nördlich Sargans. Seit dem 14. Jahrhundert nachgewiesener Umgehungs-Transitweg: Wartau-Ober-Trübbach-Sargans.

Bild rechts: Wald-, Berg- und Alpweg oberhalb Peist im Schanfigg.

Anmerkungen: I. Vom Wesen der rätischen Alpenpässe

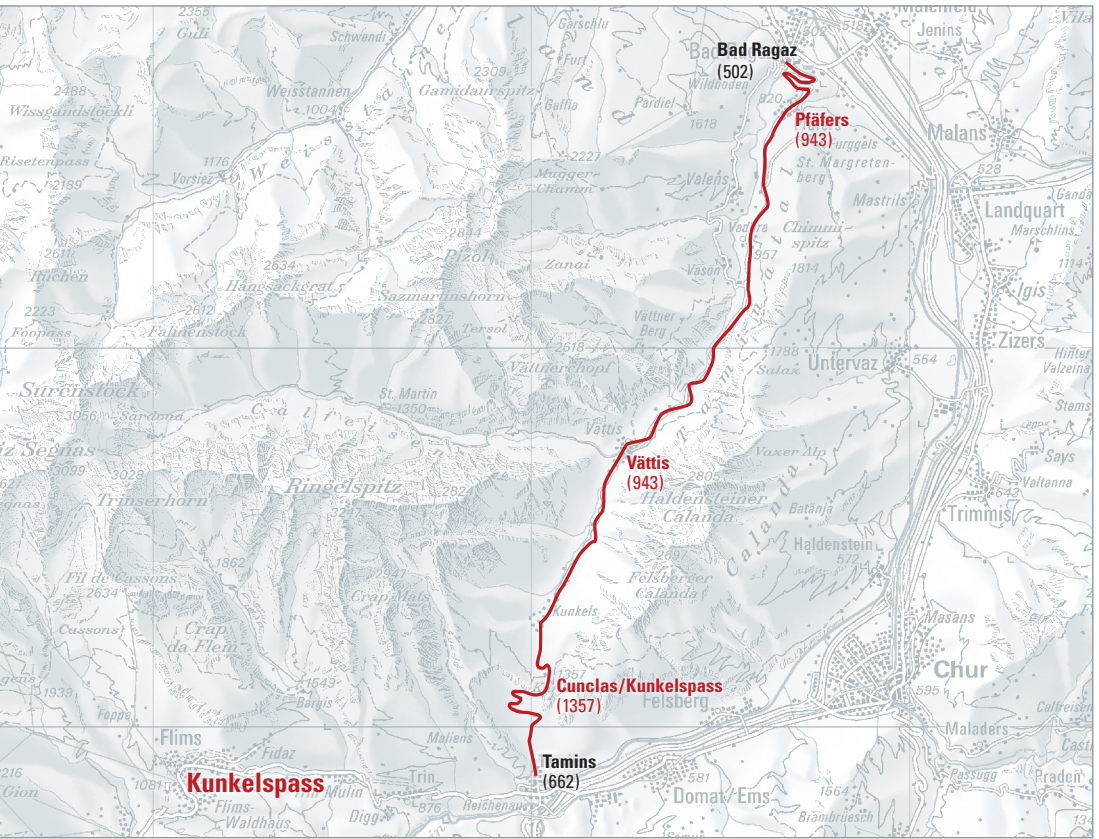
- 1 Zimpel, Heinz-Gerhard. Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft. Eine verkehrsgeographische Untersuchung am Beispiel der Inneren Rhätischen Alpen/Graubünden. Gauting bei München 1958, S. 5.
- 2 Hiltbrunner, Otto. Kleines Lexikon der Antike. Bern, 1946, S. 460. «Strabon von Amaseia am Pontos, schrieb ein Geschichtswerk Fortsetzung des Polybios, das verloren ist, und eine Geographie der damals bekannten Welt». Vgl. auch S. 380 Polybios, und S. 264 T. L. Livius. – Vgl. Hoffmann, Lars (Hg.) und Forbiger, A. (Übersetzer): Strabo Geographica. 2. Auflage, Berlin 2007. Bibliothek des Schweizerischen Landesmuseums, Zürich, Fs 683. Vgl. daselbst Bezugnahme zu den Rätern S. 205, 262, 263, 278, 280, 281, 284, 411, 439. – Hiltbrunner, Kleines Lexikon, S. 119 Claudius Claudianus. Vgl. dazu: Staehelin, Felix. Die Schweiz in römischer Zeit. Basel 1948, S. 386. – Vgl. auch: Schiedt, Hans-Ulrich. Verkehrsgeschichte. Histoire des transports. Zürich 2010. Darin: Müller, Holger. Alpenstrassen der Antike, mit Bezugnahme u. a. auf Polybios und Livius, S. 39 f.
- 3 Vgl. Abbildungen aus: Zimpel, S. 26 (Stationsentfernungen der Römerstrassen) und Schiedt S. 67 (wichtigste bekannte römische Hauptstrassen im Gebiet der heutigen Schweiz). – Vgl. auch: Walser, Gerold. Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien. Itinera Romana, Heft IV. Stuttgart 1983. III. Das raetische Strassennetz nach dem antiken Itinerarium. S. 29 f. Vgl. daselbst die beiden Karten betreffend «Römische Strassen in Raetien» nach der Tabula Peutingeriana und dem Itinerarium Antonini.
- 4 Bündner Urkundenbuch (BU) I, S. 375–396. Das Urbar des Reichsgutes in Churrätien, S. 394: «Sunt tabernarii isti». – Vgl. auch: Bundi, Martin. Freiheit im alten Rätien. In: Jahrbuch 2011 der Historischen Gesellschaft von Graubünden. Chur 2012, S. 17: Verkehrsorganisation auf der «oberen Strasse».
- 5 BU I, S. 77, 105, 193, 216, 308, 355, 386. – Descoevres, Georges. Ein neues Zeitalter wird gebaut. S. 15. In: Riek, Markus. Goll, Jürg. Descoevres, Georges. Die Zeit Karls des Grossen in der Schweiz. Sulgen 2013.
- 6 Zimpel, Der Verkehr als Gestalter, S. 16–25 sowie 33–41.
- 7 Hochuli, Emil. Einige Bezeichnungen für den Begriff Strasse, Weg und Kreuzweg im Romanischen. Aarau 1926. S. 28 f.
- 8 BU I, S. 15. «... agrum ad Secanina modiales viginti, confiniente in via publica». Hier ist mit «via publica» eine damalige von Laax nach Sagogn führende Verbindungsstrasse gemeint, die vor allem als Alp- und Bergweg diente, heute als Via denter Craps bzw. Via S. Giacun bezeichnet.
- 9 Vgl. Urner Namenbuch. Bd. 3. Altdorf 1990. Hg. von Hug, Albert/Weibel, Viktor. S. 119–126, Schöllenen. – STAGR, Privathandschriften B 1510, Bd. 5, S. 148–150. Scala am Glaspas. – Derichsweiler, Walfram. Das Safiental. In: Jahrbuch des Schweizer Alpenclub SAC 1919. Bern 1920, S. 90. Scalaberg entlang zum Tennerkreuz. – Doswald, Cornel. Das Entwicklungspotential historischer Strassen. In: Via Storia 2011/2, S. 6. Sargans–Wartau SG–Alte Schollbergstrasse. – Südlich von Ober-Trübbach führte der Weg auf einer Höhe von ca. 620 m nach Atscha (Achse) und dann südöstlich in steilen Kehren den Hang hinunter bis ca. 580 m (Schafäuli); dann nach einer markanten Richtungsänderung südwestlich durch eine Felspartie, die seit je (und auch heute noch, vgl. Abb.) nur mit einem Holzsteg, eben die «scala», überwunden werden konnte. Die Fortsetzung ging zunächst an einer gallerieartig ausgehauenen Felswand entlang und verlief dann problemlos und fast gleichmässig auf der Höhe von ca. 580 m bis Vild/Sargans. Die Strecke von Atscha bis zur «Scala» wurde 2012 restauriert. – Vgl. auch: Jecklin, Heinrich. Scala, Scalära, Scaletta. In: Bündner Jahrbuch 1994, S. 89–92. Flurbezeichnungen um Chur: Scalära-Tobel, Scalära-Friedhof, Scalarp (zwischen Haldenstein und Untervaz im Felsen eingeschnittener Weg). – Ein berühmter Scala-Gang ist noch heute der Alpweg von Flims-Bargis einer Felswand entlang hinauf zur Flimsersteinalp Crap da Flem.
- 10 BU I, S. 45. – Vgl. unsere entsprechenden Ausführungen im Kapitel II.

- 11 BU I, S. 386. – Bündner Monatsblatt (BM) 1933, S. 206–210. – Riek/Goll/Descoeuvres (Hg.): Die Zeit Karls des Grossen in der Schweiz. Sulgen 2013, S. 66 f. Faccani, Guido. Das Frauenkloster St. Peter von Mistail; darin wird nicht ausgeschlossen, dass die Gemäuer der vorkarolingischen Kirche u. a. ein Hospiz beherbergten. – Von einer ähnlichen Möglichkeit für Domat/Ems geht auch Ursina Jecklin-Tischhauser aus in ihrem Artikel: Ein kirchliches Hospiz? Die Kirchenanlage St. Peter in Domat/Ems. S. 76–79.
- 12 BU I, S. 209, 216, 240, 317.
- 13 BU II, S. 45, 89, 124, 189, 240, 342, 347, 477/79. – Zum Gotthardhospiz vgl. Fransioli, Mario. Der St. Gotthard und seine Hospize. In: Schweiz. Kunstführer 1982. Hg. von der Gesellschaft für Schweiz. Kunstgeschichte, S. 12.
- 14 BU III, S. 55 (15. Aug. 1278). – BU III, S. 119 (Freudenberg bei Ragaz, 14. Juni 1283).
- 15 Aerni, Klaus. Wegspuren an der Grimsel. In: Via Storia. Wege und Geschichte. Bern 2010/2, S. 11.
- 16 Vgl. unsere detaillierteren Ausführungen dazu im Kapitel VI über den Septimerpass, S. 122 ff.
- 17 Schulte, Alois. Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. Band II. Leipzig 1900. S. 182.
- 18 Bergier, Jean-François. La traversée des Alpes, Moyen Age et Temps modernes. Questions ouvertes. In: Schiedt, Hans-Ulrich (u. a.). Verkehrsgeschichte–Introduction. Histoire des transports. Zürich 2010. – Vgl. ferner: Bergier (HG.), Histoire des Alpes, perspectives nouvelles. Geschichte der Alpen in neuer Sicht. Spezialausgabe der Schweiz. Zeitschrift für Geschichte. No. 1, 1979. Darin: Glauser, Fritz. Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660, S. 16–52. – Caroni, Pio. Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, S. 84–100. Vgl. ferner: Busset, Thomas/Mathieu, Jon. Des Alpes traversées aux Alpes veues – Vom Alpenübergang zum Alpenraum. Zürich 1996.
- 19 Vgl. Esch, Arnold. Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit. Bern 1998, S. 173–248 Passverkehr im Alpenraum.
- 20 Korenjak, Martin. Das Wasserschloss Europas. Glarean über die Schweizer Alpen. In: Schweiz. Zeitschrift für Geschichte (SZG), 3/2012, S. 390–398.
- 21 Ebenda, S. 398–404. Einige Bemerkungen zur Rezeption. – Zum Ausbau und Zustand der Splügen-Septimerstrasse entlang des obersten Teils des Comersees, an der sogenannten Bucca dell'Adda, äusserte sich der Humanist Paolo Jovio mehrfach in seiner Publikation «Novocomensis episcopi nucerini Elogia Virorum bellica virtute illustrium», Basel 1575.
- 22 Bundi, Martin. Frühe Beziehungen zwischen Graubünden und Venedig. Chur 1988, S. 108/109.
- 23 Vgl. Josias Simler. Die Alpen. Hg. vom Deutschen Alpenverein. Weinsberg 1984, S. 122–126. Karte S. 123.
- 24 Guler, Johannes von Weineck. Raetia. Zürich 1616. Ausgabe Anton von Sprecher, Bd. 2. Chur 2006, S. 502.
- 25 Tagliabue, Emilio. Strade militari della Rezia e del Ticino. «Itinerario militare» di Alberto Vignati (1496–1519). In: Bollettino Storico della Svizzera Italiana. 1901, S. 1–19.
- 26 Ribhegge, Wilhelm. Erasmus von Rotterdam. Darmstadt 2010, S. 63, 57, 58 und Zitat S. 117.
- 27 Hegland, Arne/Simonett, Jürg. Strassen als Baudenkmäler. Kommerzialstrassen des 19. Jahrhunderts in Graubünden. Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Bern 1988, S. 12. Vgl. auch: Schmid, Walter. Vereina. Inbetriebnahme der Vereina-Eisenbahnlinie der Rhätischen Bahn. Chur 1999, S. 8 f.
- 28 Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs I, S. 53.
- 29 Hegland/Simonett, Strassen als Baudenkmäler, S. 15.
- 30 Emblemata. Handbuch zur Sinnbildkunst des XVI. und XVII. Jahrhunderts. Hg. von Arthur Henkel und Albrecht Schöne. Stuttgart 1996, S. 985. Der Spruch bezieht sich auf Jesaja 30, 21, in deutscher Version: «Der Wegweiser/das Horn auch krumm/zeigt dir das Evangelium». Vgl. daselbst auch S. 983 das Bild «Wanderer auf dem Weg zum Himmelstor».

II. Der Kunkelspass – Zugang zum Vorder- und Hinterrheingebiet oder die «via antica raetica»

*Blick von der Jeninser Alp nach Süden ins Taminatal, Zugang zum Kunkelspass,
mit Ragaz, Pfäfers, Valens und St. Margrethenberg.*





Unsere historischen Wegbeschreibungen beginnen mit einem unspektakulären Bergübergang. Der Kunkelsspassweg stellt eine Verbindung aus dem Raume Sargans-Walensee (Ragaz/Pfäfers) bis zur Vereinigung von Vorder- und Hinterrhein bei Tamins/Reichenau dar. Seine höchste Erhebung liegt bei nur 1357m. Die Wegführung bot nie spezielle Schwierigkeiten, abgesehen von einer steilen Passage auf der Nordseite des Kunkelsspasses. Der Übergang diente bis in die neueste Zeit fast immer nur einem Fuss-, Saum-, Karren- und Viehverkehr: für Landwirte, Wanderer, Pilger, Soldaten und Fuhrleute. Eingezwängt zwischen den Bergen der Calandakette (höchster Gipfel: Haldensteiner Calanda, 2805 m) und jenen der Grauen Hörner bis zur Sardonagletschergruppe fliesst der Talfluss Tamina, der in seinem Oberlauf aus dem Calfeisental herkommt und bei Vättis die Richtung nach Norden einschlägt. Vom Kunkelsspassgebiet herunter fliesst der Görbsbach, der bei Unterkunkels den Rusbach aufnimmt und bei Vättis in die Tamina mündet.

Weg durch eine vielfältige Landschaft

Der Kunkelsspassweg ist eine Nord-Süd-Verbindung, die fast parallel zu derjenigen durchs Churer Rheintal führt, nur dass sie eine Steigung von Ragaz (500 m) von 850 m bis zur Passhöhe und daraufhin einen Abstieg von ca. 700 m bis Tamins (650 m) aufweist. Gründe für die Benützung dieser Route gab es im Laufe der Zeiten mehrere: Überschwemmungen oder sonstige Unterbrüche der Rheintalstrasse; Nichtpassieren des bischöflichen Herrschaftsgebiets, um ins Vorderrheintal zu gelangen; Umgehung des Churer Zolls; rascher und unauffälliger Truppendurchmarsch. Interessant ist die Topografie sowohl am Anfang wie am Ende dieser Strasse: Die Geologen nehmen einerseits an, dass einst bei Tamins der Vorderrheingletscher sich über den Kunkelsspass erstreckte und sich durch das Taminatal nach Ragaz entwässerte und dass andererseits im Raume Sargans der Talfluss nicht nach Norden zum Bodensee, sondern nach Nordwesten in Richtung Walensee floss.

Als Zeugnis früher Besiedlung des Taminatals ist das sogenannte Drachenloch (2427 m) ob Vättis ausgewiesen: ein Rastplatz nomadisierender Bärenjäger aus der Altsteinzeit. Ferner lässt ein grosser Fund von römischen Münzen im Gamswald oberhalb des Dorfes vermuten, dass der Kunkelsspassweg schon in römischer Zeit begangen wurde. Der Beginn des eigentlichen Landesausbaues dürfte denn in römischer Zeit angesetzt werden. Rätoromanische Kolonisten aus dem Raume Ragaz/Pfäfers einerseits und solche von Tamins her andererseits rodeten, urbanisierten und bebauten in der Folge das kulturfähige Land und gaben den Fluren die je charakteristischen Namen. Die meisten bezeichnenden Flurnamen dieser Landschaft sind romanischen

Ursprungs. Während Vättis (rom. Vetten) und Calfeisen einer vorrömischen Namensschicht angehören, sind wichtige Bezeichnungen wie Tamina (aus lat. tumba, Grab; romanisch Hügel; ähnlich bei Tamins), Ramuz, Lavaz, Pardätsch, Quadras etc. romanische Geländennamen. Interessant ist auch der Passname Kunkels selber, der aus dem Lateinischen «concha» (Muschel) stammt; die alten romanischen Nennungen sind «Cunclas», womit eine Landschaft mit muschelartigen runden oder ovalen Einsenkungen gemeint war. Im Taminatal südlich Vättis stiessen bei der Landnahme die Taminser weit über den Bergkamm hinweg und beanspruchten das Gebiet bis ca. 3 km südlich Vättis; so schälte sich hier, entlang des Ramuztobels bis zur Ringelspitze und vom Sagenrütitobel bis zum Calanda, die Territorialgrenze zwischen den Gemeinden Tamins und Pfäfers/Vättis heraus, die zugleich zu einer Talschafts- oder Bezirksgrenze und schliesslich zur Kantonsgrenze zwischen Graubünden und St. Gallen wurde. Das Übergreifen bei der Besiedlung und Bewirtschaftung der Hochlagen von Süden nach Norden ist ein am ganzen Alpenkamm feststellbares und vor allem für den Raum Graubünden und Wallis/Bern stark in Erscheinung tretendes Phänomen.

Sagenumwobene und geheimnisvolle Vergangenheit

Die frühe Schicht der Siedlungs- und Kulturlandschaft des Taminatals ist geprägt von einer Überlieferung aus alträtischer Zeit. Insbesondere ist eine Alp auf Kunkels Ort der Margareta-Sage: Eine Jungfrau in Männerkleidung hat sich auf einer Kuhalp im Kunkelspassegebiet als Hirt verdingen lassen; ihre Anwesenheit bewirkt einen grossen Zuwachs an Fruchtbarkeit beim Graswuchs, dem Quellwasser und dem Milchertrag der Kühe. Dieser ins Paradiesische weisende Zustand kann nur so lange bestehen bleiben, als die Frau vom männlichen Alppersonal nicht als solche erkannt wird. Eines Tages aber entdeckt der junge Hirt ihre Weiblichkeit und droht, dies dem Sennen mitzuteilen. Sämtliche Geschenke, welche Margareta ihm anbietet, wenn er das Geheimnis hüte, nützen nichts. Daraufhin verflucht sie die Alp samt ihrer Vegetation, den Quellen, dem Vieh und dem Personal und verlässt traurig den Ort, der jetzt verödet, verrüfnet und zur Wüstenei wird. – Die Sagenforschung erkennt in dieser Frau eine ursprünglich gute Fee, eine Fruchtbarkeitsgöttin, ähnlich der Madrisa aus vermutlich rätischer Zeit; dieses Wesen soll dann viel später, erst im 13./14. Jahrhundert, mit dem Aufkommen des Margarethenkults, eine Verchristlichung erfahren haben und auch mit dem Element der Männerkleidung versehen worden sein. Während die ältere hilfreiche Fee bei der Identifikation ihres echten Wesens durch die Menschen wehmütig von dannen scheidet, ist die neuere Heilige eine Erscheinung, wel-

che die Untreue der Menschen rächt und sie bestraft. Nach ihrem Fluch über die Alp verlässt Margareta das Taminatal. – Als die einst blühende Alp der Margareta kommt die Taminser Hinteralp (1703 m) links von Oberkunkels infrage, die mehrfach durch kleinere Bergstürze verwüstet wurde. Eine Erinnerung an die Sagenfigur stellt heute noch die liebliche Maiensässlandschaft von S. Margretenberg (ca. 1200 m) südlich von Pfäfers dar, die zu Beginn des 13. Jahrhunderts «Sampans» – symphonische Landschaft – hiess und wo damals auch eine der heiligen Margareta geweihte Kapelle gebaut wurde.¹

Durchgangsweg am bedeutendsten churrätischen Kulturzentrum

Oberhalb des Talbeckens von Sargans/Ragaz thront am Dorfeingang von Pfäfers eine imposante Barockkirche am Ort, wo um 730 von Jüngern des heiligen Pirmin eine Klosteranlage gebaut wurde, die zur einflussreichsten des gesamten churrätischen Raumes werden sollte. Sie entwickelte sich im 9. Jahrhundert zum Kulturmittelpunkt des frühmittelalterlichen Rätiens. Insbesondere die von hier aus entwickelte Schrift der «rätischen Minuskel», die dann auch in Rankweil, Chur, Disentis und Müstair gepflegt wurde, gehört zu den hervorragendsten Werten europäischer Kalligrafie. Die ersten Klostermönche sollen im Rahmen der fränkischen Mission vom Kloster Reichenau am Bodensee hierher gekommen sein. Dieses Kloster besass auch schon früh Herrschaftsrechte in Reichenau-Tamins, bei der Vereinigung von Vorder- und Hinterrhein, also am anderen Endpunkt des Kunkelspaweges. Vom Rheintalgrund südlich Ragaz, an St. Georg und Wartenstein vorbei, das Steilstück der «Porta Romana» hinauf nach Pfäfers, ins Taminatal und über den Kunkelspaweg führte die eigentliche «Columbanstrasse», auf welcher die fränkischen Freunde von Columban diesen nach Sagogn und Disentis – Sigisbert, Gründer der ersten Einsiedelei um 615 – und über den Lukmanier nach Italien begleiteten. Von Pfäfers aus gingen wahrscheinlich die Initiativen zur Gründung der ersten Klosterniederlassungen in Disentis (St. Martin) und von St. Johann in Müstair. Daraufhin deutet insbesondere der ähnlich hohe kulturelle Stand der beiden rätischen Stifte im 8./9. Jahrhundert.² Pfäfers blieb im ganzen Frühmittelalter das Mutterhaus rätoromanischer Schreib- und Bildkultur.

Das Kloster Pfäfers genoss seit Karl dem Grossen (um 800) kaiserlichen Schutz und Reichsprivilegien, die immer wieder von den folgenden deutschen Königen bestätigt wurden. Es wurde durch Schenkungen aus adeligen Kreisen innert kurzer Zeit wohlhabend. Gemäss dem Reichsguturbar verfügte es um 840 über ausgedehnten Besitz und Rechte in Ragaz und Umgebung, im



Ehemaliges Kloster Pfäfers, das Zentrum der frühmittelalterlichen churrätischen Schriftkultur.

Churer Rheintal und im Vorderrheintal; zudem besass es in Splügen, am Ausgangspunkt zum Splügen- und Bernhardinpass, eine Klosterzelle samt umfangreichem Wies- und Ackerland und einer Alp, und ebenso bei Casaccia im Bergell das Kirchlein San Gaudenzio.³ Der Pfäferser Besitz südlich des Alpenkammes wird 1116 mit der Kirche San Gaudenzio am Fusse des Septimerberges bestätigt, und zudem werden gleichzeitig Besitzungen in Chiavenna genannt. Pfäfers unterhielt also im 9. Jahrhundert wichtige Stützpunkte an den Haupttransversalen Nord-Süd und stützte damit die Alpenpasspolitik der deutschen Könige und Kaiser; ein Teil des transitierenden Verkehrs ging dabei zweifellos über den Kunkelsweg.

Begehrte Ausbaulandschaft im Hoch- und Spätmittelalter

Im 13. Jahrhundert setzte ein dynamischer Ausbau der Hochlagen ein. Im Taminal beteiligten sich daran als geistliche Herrschaften in erster Linie das Kloster Pfäfers, das hier die Herrschaftsrechte mit niederem Gericht besass, und das Stift Disentis, dann aber auch die weltlichen Grossen der Nachbarschaft: die Freiherren von Sagogn-Wildenberg und von Rhäzüns. Im Taminal trieben seit dem 10. Jahrhundert Gemeinschaften von freien Romanen die Kultivierung des Bodens voran, was sich vor allem an Orten mit den Fluren wie Tschenner südlich Valens oder Quadras nördlich Vättis dokumentieren

lässt. Heinrich III. von Rhäzüns erwarb 1282 kaufweise vom Kloster Disentis dessen Alp Calfeisen («Calaes») und einen Teil des Grosshofes Vättis.⁴ Die Wildenberger ihrerseits verfügten über die stärkste Burg im Sarganserland, die Freudenberg bei Ragaz, übten in diesem Raume die hohe Gerichtsbarkeit aus und fungierten als Reichs- und Schutzbvögte der Freien im rheinischen Gebietsteil der Grafschaft «Lags». Diese Grafschaft wird im Habsburgischen Reichsguturbar von ca. 1300 umschrieben, und als eine Begrenzung derselben wird der Kunkelspass angegeben, in den Dokumenten zwar irrtümlicherweise «Turkel» genannt.⁵ Gegen Ende des 13. Jahrhunderts wurden Kolonisten alemannischer Herkunft (Walser) im Calfeisental angesiedelt, wahrscheinlich durch die Freiherren von Rhäzüns oder Wildenberg. Nach dem Aussterben der Wildenberger um ca. 1320 ging deren Erbe teilweise an die Grafen von Werdenberg-Heiligenberg und an die Freiherren von Belmont über. Wegen Streitigkeiten um dieses Erbe kam es im Jahre 1352 zwischen diesen beiden Herrenhäusern samt ihren Untertanen zum sogenannten Belmonterkrieg am Mundaun oberhalb Ilanz und am Eingang ins Lugnez, der mit einem Sieg der Belmonter endete.⁶ Bei diesem Anlass waren die Krieger des Werdenbergers durchs Taminatal und über den Kunkelspass gezogen; auf ihrem Vorstoss über den Flimserwald sollen sie, gemäss der mündlichen Überlieferung, einen Teil des Viehs der Flimser Bauern geraubt und über den Kunkelspass weggeführt haben. In diesen Zusammenhang ist die Flimser Sage in romanischer Sprache «Stai si, Gion Paul» einzuordnen, welche die Geografie des Raumes beliebig durcheinanderbringt. So lässt diese den Viehraub durch Glarner über den Segnespass hinweg geschehen – eine Unmöglichkeit, da dieser hochwilde Pass den Übergang mit Kühen nicht zulässt – und berichtet andererseits, dass die schwarze Kuh des Ammanns Gion Paul über Kunkels hinab laufe, «da Cunclas giu».⁷ – Um die Mitte des 14. Jahrhunderts scheint ein Teil des Nord-Süd-Transitverkehrs über den Kunkelspass gegangen zu sein. Solches lässt sich indirekt aus einem kaiserlichen Mandat vom 25. Januar 1359 schliessen. Darin verfügte Kaiser Karl IV., dass die Kaufmannswaren nur durch das Land des Bischofs von Chur (Churer Rheintal) und sonst auf keiner anderen Strasse geführt und auch an keinem anderen Orte verzollt werden durfte. Diese Weisung war gegen den Warenfluss von Ragaz über den Kunkelspass, durch werdenbergisches Herrschaftsgebiet und unter Umgehung des bischöflichen Zolls in Chur, gerichtet; das Kloster Disentis, welches den Kunkelsweg bevorzugte, beschwerte sich stark und beklagte sich, dass dadurch seinen Untertanen und Ministerialen unglaublicher Schaden zugefügt werde.⁸ – Als Ort eines Truppenübergangs wird der Kunkelspass etwa hundert Jahre später wieder erwähnt: anlässlich des sogenannten Schamserkrieges von 1450. Ein angeblicher «Schwarzer Bund», bestehend aus dem Freiherrn Georg von Rhäzüns, dem Bistumsverweser Heinrich von Hewen und den beiden jungen

Grafen Johann und Georg von Sargans, hatte den Schamsern wegen Gehorsamverweigerung den Krieg erklärt und den abenteuerlichen Ritter schwäbischer Herkunft, Hans von Rechberg, beauftragt, mit Söldnern heranzurücken. Dieser zog dann, wie die Überlieferung berichtet, mit seiner Kriegsschar im Dunkel der Nacht über den Kunkelspass: «Sur Cunchels nan ais el (discus) crudà», wie es in zwei ladinischen Gedichten aus dem 17. Jahrhundert heisst.⁹ Auch in dieser Dichtung vermischen sich die Dinge: Anstatt des Rechbergs wird ein Heinrich von Werdenberg genannt, der wiederum mit Heinrich von Hewen verwechselt wird. – Zu den über den Kunkels gezogenen Kriegsscharen gehört auch der Zug des Ende des 18. Jahrhunderts im Dienste des revolutionären Frankreichs stehenden Generals Laurent Demont, der 1799 ins Bündner Oberland und nach Disentis einmarschierte.¹⁰

Heilbadkuren am Passaufgang

In der engen Schlucht der Tamina, in der Nähe von Pfäfers, waren seit dem 13. Jahrhundert heisse Quellen bekannt, die schon frühzeitig als Heilbäder genutzt wurden. Unweit des Klosters führte der Weg über hängende Leitern und in den Fels geschlagene Stufen zum Bad hinunter, das gemäss einer Konzession von 1382 diverse Bauten wie Stuben, Kammern und Küchen umfasste.¹¹ Hier entwickelte sich also der erste primitive Badebetrieb des Klosters, der in der Neuzeit verbessert und am Ausgang der ersten Schlucht durch grössere und komfortablere Gebäude und schliesslich im 20. Jahrhundert am Tal-ausgang durch Luxusbadeanlagen erweitert und verschönert wurde. Grossen Zuspruch erhielt der Ort nach 1500, als ihn auch humanistisch gebildete Gelehrte und Wissenschaftler aufsuchten und beschrieben. Zu den Spaziergängen der Gäste in der Umgebung gehörten auch Ausflüge zum Kunkelspass. Unter den illustren Kurgästen figurierten u. a. der Humanist Ulrich Hutten und der Reformator Ulrich Zwingli. Hier weilte als Badearzt der berühmte Mediziner und Naturphilosoph Theophrastus Paracelsus (1493–1541), der sich von der antiken Säftelehre abgewandt hatte und die Naturheilkunde (Unterstützung der Heilungskräfte im Körper) propagierte; er gab 1535 in Zürich eine gedruckte Schrift über das Bad Pfäfers, «in Oberschwytz» gelegen, heraus. Über die heilenden Kräfte und Tugenden dieses Bades schrieb er u. a. Folgendes: «Der menschliche Leib verfügt über Orte der Ausscheidung (emuntoria genannt), durch diese treibt die Natur das ihr Zuwidre heraus. Nun gibt es aber oft Hemmnisse an den jeweiligen Stellen, sodass die Natur oft zu schwach ist zum Heraustreiben: ihr zu helfen ist die Arznei geschaffen! Es gibt einige Stellen, wo die Ausscheidung durch die Haut geschehen soll; wenn aber die Natur an dieser Stelle unvollkommen arbeitet, soll nachgeholt

fen werden; denn dort, wo sie's herabstreiben will, da soll der Arzt behilflich sein. Purgantia sind also nichts anderes als herabstreibende Kräfte; einige treiben von innen heraus wie die Rhabarber; einige ziehen von aussen heraus wie die Bäder. So ist also dieses Bad Pfäfers eine Purganz, um das herauszuziehen, was die inneren emunctoria nicht ausscheiden können, es zieht heraus, und zwar mit Macht durch Fleisch und Haut.»¹²



*Bild links: Kunkelsspass-Übergang und -alp heute.
 Bild rechts: Bad Pfäfers in der Taminaschlucht im 17. Jahrhundert. Küng-Dormann.
 Vom Walensee ins churrätische Hochland. Chur 1897, S. 14.*

Wie die heilige Margareta über den Kunkels zog

La canzun da S. Margriata – Das Margareta-Lied (*unbekannte Verfasserschaft*)

Eines der bemerkenswertesten literarischen Denkmäler in rätoromanischer Sprache, das Margareta-Lied, steht explizit in einer Beziehung zur Kunkelsroute.¹³ Es wurde zum ersten Mal im ausgehenden 19. Jahrhundert im Rahmen der Sammlung von rätoromanischen Volksliedern aufgezeichnet. Die Besonderheit dieser Sagenballade, die sowohl in Bezug auf die Textstruktur wie auf die Melodie sehr archaische Züge aufweist, fiel den Sammlern der ersten Stunde sofort ins Auge.

In den späten 30er-Jahren wurde das Lied durch eine Publikation in deutscher Sprache¹⁴ allgemein zugänglich gemacht, und in der Folge hat auch die volkskundliche Forschung die Sage immer wieder aufgegriffen.¹⁵ Zwar erlaubt die Quellenlage keine genauere Datierung, aber es herrscht Konsens darüber, dass es sich um ein sehr altes Lied handelt und dass die darin vorkommenden Sagenmotive für eine Überlieferung sprechen, die mindestens bis ins Spätmittelalter zurückreicht.¹⁶

Das Margareta-Lied stösst bei mythologisch orientierten Volkskundlern und bei tiefenpsychologisch ausgerichteten Gelehrten¹⁷ immer noch auf grosses Interesse, und in Musikkreisen hält die Faszination der Erzählung von der Heiligen, die sieben Jahre unerkannt als Zusennin auf der Alp verbringen konnte, bis sie vom Hirtenknaben entdeckt und verraten wurde, bis auf den heutigen Tag an.¹⁸

Sontga Margriata ei stada siat
stads ad alp,
mai quendisch dis meins.
In di eis ella ida dal stavel giu,
dada giu sin ina nauscha platta
ch'igl ei scurclau siu bi sein alv.
Paster petschen ha quei ad
aguri cattau.
«Quei sto nies signun ir a saver,
tgeinina zezna purschala
nus havein.»

*Der heiligen Margareta fehlten
vierzehn Tage
an sieben Sommern auf der Alp.
Sie ging einmal den Stafel hinab,
fiel über eine böse Platte,
dass sich entblösste ihr Busen schön und
weiss.
Dem Hirtenbuben ging ein Auge auf:
Das muss unser Senn sofort erfahn,
welch hohe Jungfrau als Zusennin wir
hier haben.*



Die Heilige bietet dem Hirtenbuben Geschenke an, wenn er seine Entdeckung dem Senn nicht verrate: Drei schöne Hemden, die mit jedem Waschen weisser werden, drei Schafe, die dreimal pro Jahr geschoren werden können, drei Kühe, die man dreimal pro Tag melken kann. Darauf geht der Junge aber nicht ein, auch dann nicht, als sie ihm einen schönen Garten anbietet, der ihm dreimal pro Jahr einen schönen Heuertrag bringen würde, und selbst eine Mühle, die ohne Unterlass Tag und Nacht Roggen und Weizen mahlt, kann ihn von seinem Ansinnen nicht abbringen.

Nach dieser hartnäckigen Ablehnung lässt ihn die heilige Margareta in den Boden versinken. Der Hirtenjunge verspricht ihr, das Geheimnis für sich zu behalten, wenn sie ihn befreie, aber sobald er wieder in Sicherheit ist, fühlt er sich seinem Wort nicht verpflichtet und wiederholt, der Senn müsse unbedingt erfahren, welch «hohe Jungfrau wir hier als Zusennin haben».

Darauf scheidet die Heilige von der Alp, verabschiedet sich von Tieren und Pflanzen und von der ganzen Umgebung, und mit ihr zieht sozusagen der Segen mit weg. Das Weidegras verdorrt, die Quelle vertrocknet, die Kühe werden keine Milch mehr geben.

Anmerkungen: II. Der Kunkelspass

- 1 Vgl. zur Sagenüberlieferung: Rätoromanische Chrestomathie (Chrestomathie). 13 Bände. Hg. von Caspar Decurtins. Erlangen 1888–1912. Neuausgabe Octopus Verlag Chur, 1985. Insbesondere Band II, S. 238 ff., IV, S. 980, XII, S. 294. – Bundi, Martin. Rätische Landschaften, Alpensagen und Geschichte. Chur 2009. Darin: S. Margareta-Sage und -Lied, S. 50–65. Vgl. unten, S. 18 ff.
- 2 Poeschel, Erwin. Die Kunstdenkmäler des Kantons St. Gallen, Band I. Der Bezirk Sargans. Basel 1951, S. 137.
- 3 BU I, S. 193, 386.
- 4 Ebenda, Band III, S. 102.
- 5 Codex diplomaticus (CD), Urkundensammlung. Hg. von Theodor und Conradin von Mohr. 3 Bände. Chur 1870–1874. Band II, S. 179.
- 6 Vgl. dazu: Bundi, Martin. Herrschaft und Freiheit in der mittelalterlichen Feudalgesellschaft am Vorder- und Hinterrhein. In: Jahresbericht der Historischen Gesellschaft Graubünden (JHGG). Chur 2009, S. 59–95. – Vgl. derselbe auch: Freiheit im alten Rätien. In: JHGG 2011, S. 7–83.
- 7 Chrestomathie, Band II, S. 341.
- 8 BU VI, S. 268. – Vgl. auch: Mohr, Codex diplomaticus, Band II, S. 430. Dortige Anmerkung gemäss der Synopsis annal. Disert. Msc. fol. 19b: «Hoc caesareum mandatum monasterio nostro Disertinensi eiusque subditis et ministris incredibili detrimento fuit.» – Kaiser Karl V. favorisierte hier eindeutig den aus Böhmen stammenden Bischof Peter von Chur, der früher kaiserlicher Kanzler gewesen war.
- 9 Ebenda, Band VI, S. 205, und Band IX, S. 203.
- 10 Ebenda, Band II, S. 369 und Band IV, S. 596.
- 11 Vgl. dazu u. a.: Tiefenthaler, Helmut. Wege in die Vergangenheit im Alpenrheintal. Innsbruck 2007. Darin: Zum Ursprung des Alpenrheins – Über den Kunkelspass nach Reichenau, S. 86–100.
- 12 Pörksen, Gunhild. Paracelsus: Vonn dem Bad Pfeffers in Oberschwytz gelegen. Mels 1993, S. 35.
- 13 Publiziert von Caspar Decurtins in: Rätoromanische Chrestomathie. Band II, Erlangen 1901, S. 238–240, dazu fünf Melodiefragmente in Band III, 1902, S. 20/21. Quellenangaben fehlen.
- 14 Christianus Caminada: Das rätoromanische St. Margarethalied. Volkskundlich-historische Studie. Basel 1938. (= SA aus Schw. Arch f. Volkskunde 36 (1938), S. 197–236). – Text und Melodie stammen von Caminadas Mutter; die in der Publikation verwendete Übersetzung ins Deutsche wurde von P. Maurus Carnot besorgt.
- 15 Vgl. Bundi, Martin. Rätische Landschaften, Alpensagen und Geschichte. Chur 2009, S. 64, Anm. 2.
- 16 Bundi, Martin. Ebenda. S. 53 ff. – Vgl. auch Collenberg, Cristian. Wandel im Volkslied. Freiburg i. Ü. 1986, S. 23/24 und S. 244, Anm. 11–19.
- 17 Isler, Gottfried. Das rätoromanische Margaretenlied – eine seelische Tragödie. In: Jungiana. Lumen Naturae. Band 5. (Zürich) 2000, S. 207–240.
- 18 La Grischa. Chanzuns popularas rumantschas/Rätoromanische Volkslieder. Chur 2012, S. 58 ff. – Die Fassung aus dem Jahre 1931 (nach einer Aufnahme von Surrin/Lugnez), welche als die vollständigste gilt, ist auch bei der Fonoteca Nazionale hinterlegt.