

**Zeitschrift:** Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 19 (1977)  
  
**Artikel:** Die alten Zollstätten im Churer Rheintal  
**Autor:** Meng, Johann Ulrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-550565>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

# Die alten Zollstätten im Churer Rheintal

*von Johann Ulrich Meng*

Das rätische Alpenland wurde zu allen Zeiten als das klassische Paßland, das den Norden mit dem Süden verbindet, erkannt und gepriesen. Die langsam ansteigenden Paßrouten und die relativ niedrigen Scheitelhöhen quer über die Alpen hatten das Land der 150 Täler schon früh im Mittelalter zum bevorzugten Durchgangsweg für Menschen und Güter aller Art werden lassen.

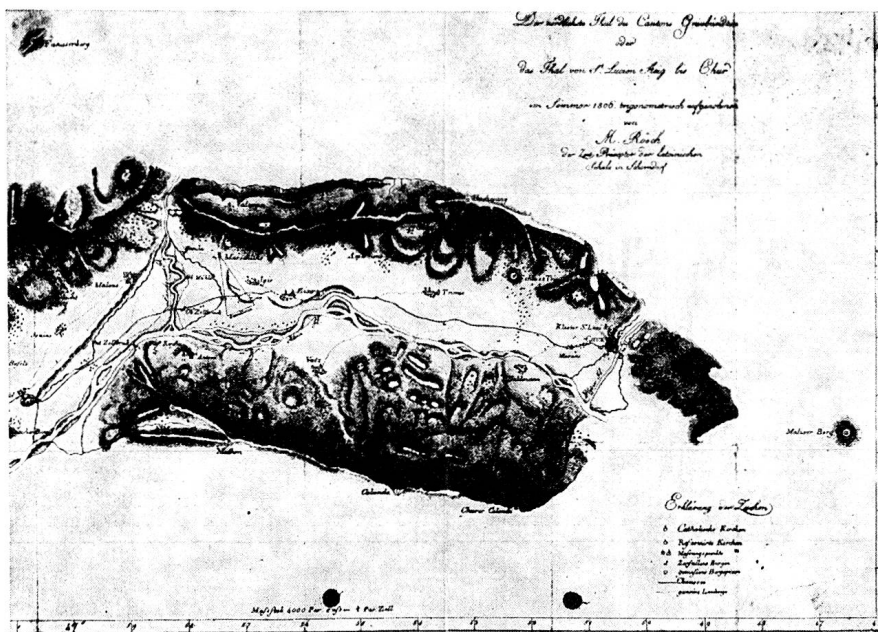
Wenn in der Folgezeit die verschiedenen Übergänge durch die Einsattelungen des rätischen Hochgebirges und die bescheidenen Wegverhältnisse dorthin wegsamer gemacht und diese schließlich zu kunstvollen Alpenstraßen ausgebaut wurden, so setzten die späteren Generationen bei Verwendung neuer technischer und ausgiebiger Finanzierung lediglich ein Werk fort, das vor tausend und mehr Jahren schon begonnen worden war.

Die Erstellung der ersten Weganlagen für Transporte über das Gebirge und durch die Flußtäler Rätians erfolgte ohne Zweifel in der Zeit der römischen Herrschaft. Als dann nach deren Zerfall eine Zentralgewalt fehlte und unter fränkischer Oberhoheit das Interesse für gute Verbindungen zwischen dem Süden und dem Norden schwand, trat eine starke Verminderung des Durchgangsverkehrs ein. Dieser Rückgang hatte zur Folge, daß die früheren Verkehrswege und Einrichtungen aus römischer Zeit, die Stationen, Herbergen, Lagerhäuser, Schutzräume, Stallungen und das zugehörige Gewerbe verschwanden.

Mit dem Aufblühen der norditalienischen Städte Pisa, Venedig, Genua, die mit den deut-

schen Handelszentren Augsburg, Nürnberg, Ulm, Frankfurt a. M., Straßburg und Lindau einen lebhaften Warenaustausch unterhielten, änderten sich auch die Transportverhältnisse über die bündnerischen Paßrouten. An dem sich dadurch einstellenden Gewinn hatten vor allem die Landesherren einen hervorragenden Anteil, indem sie an bestimmten, geeigneten Orten der Durchgangswege Zollschränken erstellen ließen. Dadurch wurden beförderte Güter, Menschen und Tiere für die Benützung von Brücken, Fähren und Wegen mit festgelegten Gebühren belastet. Diese königlich-kaiserlichen Privilegien wurden aber vielfach schon im frühen Mittelalter durch Schenkungen, Verkauf und Verpfändung veräußert. So kamen gar manche dieser landesherrlichen Zollrechte als wohltätige Schenkungen an geistliche oder königstreue Vasallen. Ein sehr gebefreudiger Herrscher war Kaiser Otto I. Dieser schenkte um 951 dem Churer Bischof Hartbert und seinen Nachfolgern nebst dem Churer Marktrecht auch den dortigen Zoll über die Plessur. Der einst kaiserliche Zoll auf der Luziensteig war durch Verkauf an die Grafen von Toggenburg als Inhaber der Herrschaft Maienfeld gelangt. Schon im Jahr 967 hatte der erwähnte Kaiser Otto I. dem Bistum Chur den sehr einträglichen Zoll an der Landquart überwiesen. Mit der Zeit gelangte das Bistum in den Besitz der Zollrechte von der Landquart bis an den Grenzfluß Luvier im Bergell.

Über die große Zollfrequenz an der Obern Zollbruck und die damit verbundenen Einkünfte zur Zeit des Chronisten und Lehen-



Erste trigonometrische Karte vom Churer Rheintal, aufgenommen von Geometer M. Rösch vom Schloß Marschlins aus, 1806.

inhabers Hans Keyser gibt das einschlägige «Zollbüchle» Auskunft. Darin sind nicht weniger als 250 Nennungen zollpflichtiger Waren und Güter tarifiert.

Zur Zeit der Schenkung der Zollrechte an Bischof Hartbert war der Unterlauf der Landquart unpassierbar. Der Zoll wurde deshalb bei der Schloßbruck, die den wilden Bergfluß bei seinem Austritt aus der Klus überschreitet, erhoben.

Die Obere Zollbruck, über die später sämtliche Transportgüter geleitet wurden, entstand erst während der Herrschaft der Grafen von Toggenburg über Maienfeld (1337—1436). Nach einem Dokument des Churer Stadtarchivs vom 23. Juli 1459 ist in bezug auf den Ersteller der Obere Zollbruck folgendes festgehalten: «Darnach und darauf hat geseit Luzi Dietegen (von Marmels) vorbemelt, in offenem Gericht, wie dz (daß) er von dem strengen notfessern herrn Dietegen von Marmels, ritter, seinem herrn Vatter sel. gehört habe, dz der Zoll zu Maienfeld als (auch) an der Landquart von einm keiser dem von Toggenburg sel. geben und gefreyet seye, um sötlichen, dz der von Toggenburg ein bruckh machen soll, über die Landquart, umb das

willen (damit), die bilger (Pilger), die kaufleut und andre leut mit ihrem leib und guet darüber sicher wandlen mögendt.»

Damit ist wohl die Bauherrschaft für die Erstellung der Obere Zollbruck genannt, nicht aber das Datum der Ausführung. Dieses dürfte am Ende des 14. oder am Anfang des 15. Jahrhunderts liegen. Nach dem Erlöschen der toggenburgischen Herrschaft ging das Zollrecht an die Freiherrn von Brandis als neue Territorialherren von Maienfeld über. Diese erbauten vor dem Städtchen ein eigenes Kaufhaus im Jahre 1504. Darin mußten alle Kaufmannsgüter umgeladen und verzollt werden. Das Zollrecht an der Landquart ging wieder an das Bistum Chur über.

Die Brücke über die Landquart bestand aus Holz und führte nach einer Abbildung aus dem Jahre 1626 als offene Konstruktion mit schmaler Fahrbahn auf mehreren Tragjochern gelagert über den Fluß. Das Bauwerk wurde durch die immer wieder sich einstellenden «Wassergüsse» der Landquart öfters beschädigt oder gänzlich zerstört. Der Chronist Hans Keyser, der die Obere Zollbruck samt dem Zoll und einer ausgedehnten Landwirtschaft im Erblehensverhältnis mehrere Jahrzehnte lang innehatte, berichtet in seinen Aufzeich-

nungen, «dem kleinen Büechli», interessante Einzelheiten über die Bruck selbst und seine Tätigkeit als Zoller. Mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum können wir an dieser Stelle nicht näher darauf eintreten.

#### *Die Tardisbruck oder untere Zollbruck*

Wenden wir uns vorerst den Zollverhältnissen, wie sie schon seit dem 9. Jahrhundert am Rhein flussabwärts bestanden, zu. In Maienfeld vereinigten sich die Waren und Zollgüter über die Luziensteig herein fließend mit jenen aus dem Walenseegebiet. Schon im Reichsurbar vom Jahr 831 ist als Bestandteil des Königshofes Lupinis oder Maienfeld eine Fähre über den Rhein angeführt. Das Fahrgehalt, welches für das Übersetzen von Menschen, Tieren und Waren bezahlt werden mußte, war gleichbedeutend wie ein Brückenzoll. Das bestehende Zollrecht gehörte zum Maienfelderzoll.

Im Jahre 1509 erwarb der Freistaat Drei Bünde die Herrschaft Maienfeld durch Kauf von den Freiherren von Brandis. Wenig später, nämlich im Jahr 1515, erhielt Ragaz von den eidgenössischen Ständen die Erlaubnis, in seinem Bereich ein Kaufhaus oder eine Zuschg zu erstellen für den Warentransport durch das Taminatal und über den Kunkelspaß. Diese Transporte und die Zolleinnahmen sowie Lagergebühren gingen somit dem bündnerischen Zoll bei Maienfeld und dem bischöflichen an der Obern Zollbruck sowie dem städtischen in Chur verloren. Der Bundestag beschloß deshalb, um sich die fiskalischen Einkünfte für die «wandernden Personen und rollenden Waren» von Walenstadt und Sargans her zu sichern, eine Brücke über den Rhein schlagen zu lassen. Er erteilte den Bauauftrag dem Ragazer Bürger Methardus Heinzenberger im Jahre 1529. Der Genannte erstellte nun auf eigene Kosten und Gefahr wenige hundert Klafter unterhalb der Landquart-Mündung eine offene Brücke auf 8 Jöchern. Dem Erbauer wurde als Gegenleistung das Recht eingeräumt, für sämtliche Waren, Personen und Tiere einen Brückenzoll zu erheben. Die Drei Bünde zahlten ihm überdies eine einmalige

Summe von 100 Kronen (ungefähr 800 Franken). Maienfeld, auf dessen Gebiet das rechtsufrige Brückenende ruhte, erkaufte sich seine Zollfreiheit, indem es 300 Goldkronen (2400 Franken) Beitrag leistete. Die Gemeinde Mastrils, die am Zustandekommen des Überganges besonders interessiert war, verpflichtete sich für 200 jährliche Tagwen (Tagleistungen) und einer vereinbarten Lieferung von Bauholz. Damit erkaufte sie sich ebenfalls die zollfreie Benützung der Brücke.

Der linksseitige Brückenkopf bildete einen durch Wall, Graben und Palisadenwerk umschlossenen Hof. Dieser war mit Zollhaus, Wirtschaft, Sust und Lagerräumen überbaut und nach außen abschließbar. Dem Zollinhaber wurde das Recht eingeräumt, eine Schenke zu führen.

Im Jahr 1552 wurde die Tardisbrücke, wie sie nach dem Erbauer benannt wurde, durch ein Hochwasser zerstört. Eine neue Anlage wurde durch den Schwiegersohn des Methardus, Samuel Gantner, errichtet. Aber auch dieses zweite Bauwerk fiel einer «Wassergüsse» zum Opfer. Durch Erbgang war es an den Podestat Burgauer von Maienfeld gelangt. Dieser konnte sich zu einem Neubau aber nicht entschließen. Die Drei Bünde legten jedoch Wert darauf, daß die Brücke zustande komme. Nach längeren Verhandlungen fanden sie einen Käufer für die Zollrechte und die bestehenden Gebäulichkeiten, indem die Gemeinde Malans das Ganze erwarb. Diese hatte dann mehr Glück als die ursprünglichen Erbauer. Auf alle Fälle hielt sie nahezu 200 Jahre lang an der Tardisbruck ihre Zöllner. Im Jahre 1858 ging diese durch Verkauf an Nationalrat A. v. Planta über. Nach einem erneuten Besitzeswechsel fiel die Brücke im Jahre 1891 wieder einem Hochwasser zum Opfer, worauf der Kanton die heute noch bestehende Eisenkonstruktion erstellen ließ. Trotz den verschiedenen Zerstörungen hat der Übergang über den Rhein den Namen nach dem ersten Erbauer mehr als vier Jahrhunderte getragen und dürfte auch unter veränderten Verkehrsverhältnissen die Tardisbrücke bleiben.

### Der hochfürstliche Churer Zoll

Von großer Bedeutung für den Zollinhaber war der Obertorer Brückenzoll in Chur. Jeglicher Transitverkehr, der die obere Straße über Lenzerheide und das Oberhalbstein oder die Deutsche Straße durch das Domleschg und die Viamala über den Splügen und den St. Bernhardin nahm oder von dort her kam, mußte diese Zollstätte passieren. Man kann sich leicht vorstellen, wie sich um das Obertor herum jeweils am Morgen, wenn ausgefahren wurde, oder gegen Abend, wenn die Säumer- und Wagenzüge mit Schellengetön und Wagenrumpeln über das Rollsteinpflaster fuhren, ein Gedränge um die Zollstätte bildete. Und es gab für die Zöllner des Bischofs allerlei Kontroll- und Prüfarbeiten, bis die verpackten Waren ermittelt und nach vorliegendem Tarif klassiert waren.

Sehen wir uns einmal eine solche Warenliste des «Curer-Zoll» aus dem Jahre 1751 an:

	Kr.	dl.
«Ein Mensch zu Fuß		1
Ein Mann zu Pferd	1	
Ein Pferd leer	1	
Ein leerer Wagen	1	
Ein Wagen mit Holz, Kohle, Ziegel, Heu	4	
Eine Ledi (Ladung) Korn	4	
Detto von Ausländern		16
Ein Sack Korn		2
Eine Ledi Salz	8	
Ein Sack Salz	2	
Ein Saum Salz (200 Pfd.)	2	
Ein Stück Guth aufwärts (bergwärts)		5
Ein Saum Wein (150 l)	2	
Ein Kaufpferd ledig oder gebunden	2	
Ein Stück Guth abwärts auf dem Floß	1	
Ein jung Füllen odder Jährling	1	
Ein Haupt Kaufvieh (unverkauft)		3
Ein Schaf, Geiß oder Schwein	1	
Ein halbes Ankenstück		1
Ein Wagen mit Glas	7	
Ein Saum Isen	2	
Ein leer Saumroß		2
Ein Saum Schnecken	2	
Ein Lägel Schnecken	1	

Ein Ochsenhaut	1
Ein Lägel Segissen	2
Ein Centner Reiß	1

Alle übrigen Sachen, so hieroben nicht spezifiziert, und beygefügt, sollen nach Billigkeit, und Beschaffenheit der Waren, auch nach Proportion mit diesem gegenwärtigen Zollsatz abgemessen und verzollet werden.

Signum: Residenz Chur, den  
1. Martii 1751.»

Es muß auffallen, daß der Zolltarif zum Landquartzoll, nach dem erwähnten Zöllbüchli des Zöllners Hans Keyser zu schließen, viel einläßlicher alle nur erdenklichen Warensorten, wie Lebensmittel, Stoffe, Kleider, Pelzwaren, Metallwaren, Gewürze, Hausgeräte usw., in ungeahnter Vielgestaltigkeit nennt, wobei fast alle mit Kreuzern und nicht mit Pfennig belastet wurden.

### Der Zoll von Reichenau und Tamins

Für den Reichenauer Zoll kamen beide Brücken in Betracht. Der dort zur Anwendung kommende Tarif ist recht umständlich umschrieben und dürfte auch dem versiertesten Zöllner Kopfzerbrechen bereitet haben. Auf dem Tarifblatt steht zum Beispiel:

«Erstlich sollet einer, so über beide Bruggen reitet, so oft es beschieden, Pfennig vier bezahlen. Ein Fremder und Ousländer zahlt zwey Blutzger; so oft er die Unter-Brugg allein reitet, zollet er vier Pfennig. Demnach, wann ein Mensch über beyde Bruggen gehet, so gibt er alle mahl sowohl für die Ober- als die Unter ein Pfennig, Ferner, welcher über die Feldsperger Brugg gehet, der ist den Zoll schuldig, es seye dann Sach, daß er gewißlichen eigenen Geschäften allein zu Feldsparg zu verrichten hätte. Wann einer durch den Rhein reitet oder gehet, so ist er alle mahl den Zoll schuldig, dazu fällt er auch in die Straf oder Paen und Bueß. Item, wann Gloggen oder Mühlstein jemand führen wollte, der soll sich zuerst einem Herren oder Zoller anmelden, abzureden, ob die Bruggen die Schwere ertragen mögen, was billich nach gestaltsam solle

werden. Belangende die Kaufmannsgüter, welche unter (auf Flößen) der Bruggen geführt werden, soll ein jeder Floß geben Kreuzer dreyßig, jedoch ist man mit ihnen allwegen freundlich abkommen; wann man Holz flößen wollte, sosey es Holz oder anderes, außer den zweyen bekannten Gemeinden, so gibt man von hundert Stucken je zwey. Letztlich sollen alle und jede die in den sechs Porten seyn, wie auch alle Ausländischen den Richenauer Zoll schuldig seyn zu geben, es seye gleich, das sie über die Richenauer oder Fürstenauer Brugg fahren wurden, und die, welche anderswo fahrend, die Richenauer Brugg abzuweichen (umgehen) und sich widrigen (weigern) den Zoll zu erlegen, die mögen in den nächsten Gemeinden schuldig dem Reichenauer Zoller bestmöglich darzu helfen, damit er den Zoll und die Bueß könne einbringen.»

In ähnlich weitschweifender Form ist für sämtliche Zollgüter der zugehörige Tarif umschrieben. Daß bei Hochzeits- und Leichenzügen die Zollschränken nicht zollfrei sich öffneten, geht aus einem Vermerk hervor. Dieser lautet: «Eine Spausen mit ihrem Gesind gibt Kreuzer 30. Eine Toten-Leich mit samt denen, die sie begleiten, es seyen viel oder wenig, zahlen auch Kreuzer 30.»

Daß auch gewisse Transportgüter, die über den Kunkelpaß von Ragaz hergeleitet wurden, zollpflichtig waren, geht aus einer Bestätigung der «Gmeind Tamins» vom 4. Dezember 1752 hervor. Es steht darin: «Wir Ammann und Gmeind zu Tamins, Urkunden und bescheinen hiermit, daß in der leydigen Brunst A. 1631, DA das ganze Dorf Tamins verbrunnen, und nichts als zwey Häuser haben errettet werden können, auch unsere Ricipiti und Privilegien wegen der Fuhrleiten (Wegzoll), so wir von denen durch den Gongelsberg passierenden Marktvieh, als per Pferd drey Pfennige, vor ein Stuck Horn-Vieh zwey Pfennige bezogen, verbrunnen seye, und seitharo zu allen Zeiten unwidersprechlich solche Fuhrleite uns auch bezahlt worden ist. Deme zu wahrer Urkund haben Wir unsere Gmeind Ehren-Insiegel hiebey gedruckt, so geschehen zu Tamins (Datum wie oben).»

Am Bundstag zu Ilanz am 28. August 1750 beschlossen «die Herren Häupter», sämtliche rechtmäßigen Inhaber von Zöllen, Fuhrleuten und Weggeldern aufzufordern, ihre bezügliche Rechtsame ausführlich zu umschreiben und «einer hohen Superiorität» zuhanden des nachfolgenden «Puntstages» nach Chur einzubringen. In Nachachtung dieser behördlichen Aufforderung gingen 32 Rechtsansprüche für das ganze Gebiet des Freistaates der Drei Bünde ein. Dazu kam noch der landeseigene Zoll von Maienfeld.

### *Die Landeszölle*

Trotz dieser zahlreichen Zollstationen im Freistaat der Drei Bünde war dieser selbst bloß Inhaber von 4 Zollstätten, nämlich Maienfeld, Chiavenna, Veltlin und Zuoz. Diese wären dazu geeignet gewesen, als bedeutende Einnahmequellen dem Lande der Drei Bünde die dauernden Finanznöte zu mildern. Den Einzug der Zollerträge besorgte aber das Land nicht selbst, das heißt, durch eigene Funktionäre. Es übertrug diese einträglichen Geschäfte finanzkräftigen Handelsunternehmungen, die damit glänzende Geschäfte machten. Bereits im Jahre 1681 beschlossen die Häupter am Bundstag im Einverständnis der Gemeinden, die Landeszölle dem Meistbietenden zu verpachten. Als erster Zollpächter wurde Oberzunftmeister Otto Schwarz von Chur eingesetzt. Ihm wurden alle vier Landeszölle für die äußerst bescheidene Summe von 10 000 Gulden für die Dauer von 10 Jahren übertragen. Später spannte Schwarz mit Thomas Maßner zusammen, um sich gegenseitig nicht konkurrenzieren zu müssen.

Um 1713 schuldeten die Drei Bünde dem Envoyé Graf Peter von Salis eine Summe von 30 000 Gulden. Zur Abtragung dieser Schuld trat der Freistaat dem Gläubiger das Zollregal auf alle Stationen für die Dauer von 8 Jahren ab. Nach Ablauf dieser Frist bewarben sich Maßner und die Herren Bavier für die Zollpacht. Die Salissche Konkurrenz bot aber ohne große Bedenken 18 000 Gulden mehr pro Jahr.

Daraus wurde auch nach außen hin ersichtlich, welch fürstliche Einnahmen die Zollpacht ermöglichte. Derlei Praktiken erweckten mit Recht den Neid und den Unwillen des Volkes, das miterleben mußte, mit welchem Geldhunger und mit welcher Skrupellosigkeit die Zollpachtliebhaber zum Nachteil des Landes um die Zölle feilschten.

Bürgermeister Johann Baptista von Tscharner von Chur nannte die damalige staatliche Finanzverwaltung einen «historischen Skandal». Er schrieb darüber offen: «Ist's nicht erbärmlich, daß Männer von Einsicht und genügsamem Vermögen, von Ansehen und Familie, denen es am meisten angestanden hätte, den Staat auf alle Weise reich, blühend und geachtet zu machen, seit Mannesgedenken bemüht waren, ihn in Dürftigkeit zu erhalten, weil sie von Zollpächtern bestochen waren, daß sie ruhig zusahen, wie sie die Moralität der Bürger verdarben und wie ihnen um schnödes Geld der Staatsvorteil abgehandelt wurde, daß sie sogar selbst für ihre Gemeindegossen oder für die beiden konkurrenzierenden Pachtlustigen die Makler machten.»

Diese bedauerlichen Zustände führten dazu, daß die bündnerische Staatskasse dem Speditionshaus Maßner als Zollpächter und dessen Geschäftspartner Bavier machtlos ausgeliefert war. Und es war reichlich spät, als man die Korruption erkannte und endlich den Mut aufbrachte, gegen diese und ein veraltetes Zollpachtsystem anzukämpfen. Es verflossen aber immerhin noch Jahrzehnte, bis das Zollwesen in eigene Regie überging. Die durch die neue staatliche Zollverwaltung eingebrachten Gewinne ermöglichten dann, Ersparnisse anzulegen. Aus einer derartigen Hinterlage bei einer englischen Bank wurde es möglich, die erste kantonale Straße vom St. Katharinen-Brunnen, nördlich der St. Luziensteig, über Maienfeld, Landquart bis Chur in den Jahren 1782—1786 zu finanzieren.

Die endgültige Vereinheitlichung mit Aufhebung der Binnenzölle konnte aber erst mit der Schaffung der neuen Bundesverfassung von 1848 auf eidgenössischem Boden bewerkstelligt werden. Diese Verstaatlichung des gesamten Zollwesens brachte es mit sich, daß die früheren Zollinhaber ausgelöst und gebührend entschädigt wurden.