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

Herausgeber: F. Pieth

Band: 3 (1898)

Heft: 11

Artikel: Über die Bündnerischen Portensrechte [Fortsetzung]

Autor: Sprecher, J.A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-895259

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: 13.04.2026

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

Bündnerisches
Monatsblatt.

Nr. 11. Chur, November. 1898.

Erscheint den 15. jeden Monats. **Abonnementspreis:** franko durch die ganze Schweiz **Fr. 3.** — im Ausland **Fr. 3. 60.**
Insertionspreis: Die zweigespaltene Petitzeile 15 Cts.

Redaktion und Verlag: S. Meißer.

Über die Bündnerischen Portensrechte.

II. Natur und Inhalt der Portensrechte.

Von der oben aufgestellten Ansicht ausgehend, daß das Institut der Porten und Portensrechte sich auf unsern Alpenpässen gleichsam von selber gebildet habe, und in seinem Ursprung mehr auf ungehinderte Zulassung als formeller Erwerbung beruhe (die in der Urkunde von 1706 enthaltene Erwähnung eines von der Gemeinde Tinzen früher bezahlten Kaufpreises von fl. 360 lautet viel zu vag und unbestimmt, um darauf Gewicht zu legen), daß dann aber, was nachfolgende Anerkennung und Bestätigung von Seiten der zeitweiligen Staatsgewalten anbetrifft, kein anderer Bestandteil des öffentlichen oder Privatrechts besser verbrieft sein könne, als gerade die alten bündnerischen Porten, — entsteht nun zunächst die Frage, mit was für einer Gattung von Rechten wir es zu thun haben. Und in dieser Hinsicht darf man wohl unbedenklich den Satz aufstellen, daß die Porten ein Rechtsverhältnis von sogen. gemischter Natur darstellen und teilweise einen öffentlichen, teilweise einen privatrechtlichen Charakter an sich tragen, wie es so manche andere Berechtigungen, die sich aus dem Mittelalter in die neuern Zeiten fortgepflanzt haben, so namentlich die Masse alter Zoll- und Weggeldberechtigungen, die nunmehr von der Eidgenossenschaft ausgekauft sind.

Auf der einen Seite sind es abgegrenzte Rechtsame mit zutreffenden Gegenverpflichtungen, die in Händen eines bestimmten Rechtssubjektes (seien es Korporationen oder Privatpersonen) einen gewissen Ver-

mögenswert darstellen und daher auch einen privatrechtlichen Charakter an sich tragen; auf der andern Seite konkurriert der Schutz und die eingreifende Kontrolle der jeweiligen Staatsgewalt, die nach der Natur der Sache wesentliche öffentliche Interessen zu wahren hat, allein ohne die Substanz der wohlerworbenen Rechte anzutasten.

Betrachtet man nun das in Frage stehende Rechtsverhältnis der Porten etwas genauer und zwar

I. Die Personen oder Rechtssubjekte, so sind es durchwegs solche Gemeinde- oder Thalschaftskorporationen, welche vermöge ihrer örtlichen Lage zunächst an der Straße vorzugsweise berufen und geeignet waren, die Vermittlung des Handelsverkehrs auf sich zu nehmen. Nicht alle Straßengemeinden erscheinen hierbei überhaupt oder gleich beteiligt, und die diesfällige Verschiedenheit muß ohne Zweifel auf zufällige historische Gründe zurückgeführt werden, die heutzutage nicht mehr genauer zu ermitteln sind. Anderseits scheint aus urkundlichen Daten hervorzugehen, daß im Anfang wenigstens nicht überall die Gemeindekorporationen als solche die sogen. Porten bildeten und die daherigen Rechte ausübten, sondern daß hier und da die Port aus einer Privat-Genossenschaft bestand, die im bestimmten Verhältnis an den eingeführten Rodrechten Teil hatten und ihre Anteile auch vererbten.

Diese Einrichtung finden wir namentlich im sogen. Viamalabrief, allein kurz nachher verschwindet jede Spur fortdauernder Privatvereine, und die Träger aller Portensrechte, wie sie sich in der ganzen Folgezeit als ausgebildetes Institut darstellen, sind nur noch eigentliche Gemeinde- und Thalschafts-Korporationen und zwar

a) auf der untern Straße,

1. Port Im Boden, woran zur Hälfte die 2 Gemeinden Rhäzüns und Bonaduz, zur Hälfte die Gemeinde Cazis beteiligt sind;
2. Port Thusis, bestehend aus den Gemeinden Thusis (und Masein?);
3. Port Schams, und zwar die ganze Landschaft Schams;
4. Port Rheinwald, ebenfalls die ganze Landschaft Rheinwald;
5. Port Misox, woran bloß die Gemeinde Misox zu $^7/_8$ und Soazza zu $^1/_8$ beteiligt sind.

(Port Campodolcino oder St. Jakobsthal auf österreichischem Gebiet fällt weg.)

b) auf der obern Straße,

1. Port Lenz, zur Hälfte geteilt zwischen der Gemeinde Lenz und der Landschaft Churwalden;
2. Port Tinzen, ursprünglich die Gemeinde Tinzen allein, für welche seit 1706 die ganze Landschaft Oberhalbstein eingetreten ist;
3. Port Stalla, bestehend aus den 2 Gemeinden Stalla und Marmels;
4. Port Bergell, d. h. alle Gemeinden von Bergell ob Porta.

Diese Aufzählung der Portensberechtigten beruht auf einem unbestrittenen mehrhundertjährigen Besitzstand, und man darf als vollkommen ausgemacht annehmen, daß keine andern längs oder abseits der Straße gelegenen Gemeinden zum Portensverband gehören, noch auch Mitbeteiligung ansprechen. Es ist nun aber

II. im fernern der Inhalt der Portensrechte zu untersuchen und in dieser Hinsicht ergibt sich

a) was die positiven Berechtigungen betrifft

1. erstens als das eigentliche Wesen des ganzen Porteninstituts die ausschließliche oder vorzugsweise Berechtigung zum Transport gewisser Artikel auf einer bestimmten Straßenstrecke.

Dieses Verladungsvorrecht, wie es in unsern Porten bestand, ist wie in der Definition bereits angedeutet, an verschiedene Modalitäten und Beschränkungen geknüpft und zwar:

Erstlich war es von jeher festgesetzt und angenommen, daß nur die eigentlichen Handelswaren (mercanzia reale) in mehr oder minder ausgedehntem Verstande dem Verladungsrechte der Portensfuhrleute anheimfallen, daß dagegen Lebensmittel und Sachen zum eigenen Gebrauch von jedermann frei können transportiert werden.

Zweitens ist zu bemerken die Einteilung in Rod- und in Strackfuhren (adrittura), indem in der Regel jede Port die transitierenden Waren nur auf der ihr angewiesenen Strecke bis zum Verladungsplatz der nächsten Port fortzuschaffen hatte, welches überall im Wege der Rod, d. h. in einer bestimmten Reihenfolge unter den Fuhrleuten der gleichen Port geschah. In gewissen Fällen jedoch konnten Waren von einer Hauptstation zur andern (von Chur nach Cleven oder umgekehrt) verladen werden und hierbei konkurrierten die Fuhrleute sämtlicher Porten mit gleichen Rechten, und außerdem auch die Fuhrleute von Chur.

Endlich soll hier noch die von jeher eingeführte Bestimmung erwähnt werden, wornach das Verladungsrecht jedes einzelnen Fuhrmanns auf ein gewisses Gewichtsmaximum beschränkt war, damit keiner vor dem andern einen Vorzug habe.

2. Neben dem Verladungsrecht und mit der ganzen Rodeinrichtung zusammenhängend bestand in jeder Port eine sogen. Sust oder Verwahrungslokal, in welchem alle auf der Rod transitierenden Waren abgeladen und wieder aufgeladen werden mußten. Zur Beaufsichtigung dieses Geschäftes und zur Übergabe der Waren an die berechtigten Fuhrleute sollten überall sogen. Teiler oder Sustenmeister bestellt sein, welche mittelst einer festgesetzten Taxe auf den transitierenden Waren entschädigt wurden.

3. Ein ferneres Attribut der Portensrechte müssen wir in den bestimmten Frachtansätzen oder Fuhrlohntaxen für die verschiedenen Wegstrecken und die verschiedenen Frachtstücke erkennen, welche von den Speditoren und den einzelnen Fuhrleuten niemals willkürlich ausgemacht oder verändert werden durften, sondern einer allgemeinen Regulierung der Porten unter Dazwischenkunft der Landesbehörden unterlagen. Von der Frachttaxe müssen wir aber noch

4. die sogen. Fuhrleite unterscheiden, d. h. eine verhältnismäßige Abgabe, welche von jedem Warenstück — außer dem eigentlichen Fuhrlohn — mehr nur für das sichere Geleite und die Benutzung der Straße an die betreffenden Porten selbst entrichtet werden mußte und welche den Transport natürlich noch verteuerte.

5. Das Bedürfnis nicht nur in jeder einzelnen Port, sondern auf dem ganzen Straßenzuge eine regelmäßige Ordnung für den Warentransport herzustellen, rief schon früh eine eigene Judicatur der Porten ins Leben, und wir finden auf jedem der zwei Straßenzüge eine besondere Einrichtung, um diese Gerichtsbarkeit im Interesse des Verkehrs auszuüben. Auf der obern Straße wurde von den Porten ein sogen. Portensdirektor bestellt, der allein oder mit Zuzug von Delegierten aller 4 Porten die Oberaufsicht über die regelmäßige Warenspedition führte und wichtigere Streitigkeiten in Bezug darauf zu entscheiden hatte. Auf der untern Straße dagegen bestand ein organisiertes Portensgericht, in welchem jede einzelne Port durch ein Mitglied vertreten war, und welches sich unter dem Vorsitz des alljährlich gewählten Portensrichters abwechselnd in den verschiedenen Porten

versammelte, sowohl um spezielle Anstände unter den Porten und den Fuhrleuten zu schlichten, als auch um allgemeine, das Fuhrwesen betreffende Verordnungen zu erlassen, über die Straße selbst und den ganzen Verkehr auf derselben polizeiliche Aufsicht zu führen und vorgekommene Kontraventionen durch gerichtlichen Abspruch zu ahnden.

Vermöge dieser eigenen Judicatur und Autonomie sehen wir die sämtlichen Porten jedes der beiden Straßenzüge je in eine kompakte größere Corporation mit öffentlichem Charakter verschmolzen, deren ursprüngliche Grundlage ohne Zweifel mit dem Alter der Porten überhaupt zusammenfällt.

Die allmälige Ausbildung und Organisation des Instituts wurde von keiner Seite behindert oder angefochten, und gewiß ist, daß die Portensgerichte in ihrer voller Wirksamkeit sich Jahrhunderte lang des Schutzes und der Anerkennung der Landesbehörden erfreuten. Die oben angeführte Urkunde Gemeiner drei Bünde von 1736 spricht ausdrücklich von gewissen Kompetenzen der Portensgerichte in Speditionssachen, und die ganze umfassende Thätigkeit der zwei korporativen Portensvereine sowohl in polizeilicher als gerichtlicher Beziehung erhellt am besten aus den Verhandlungsprotokollen der Porten seit 1550 bis Ende des vorigen Jahrhunderts.

Haben wir nun die Rechtsame der Porten in ihre hauptsächlichen Bestandteile aufgelöst, so frägt sich hinwieder,

b) welche rechtlichen Verpflichtungen damit verbunden waren, und die Antwort ergibt sich mit Rücksicht auf den Zweck und die Bestimmung des ganzen Instituts gleichsam von selber an die Hand; denn so wie die Porten ein wohlerworbenes, ausschließliches Recht auf den Warentransport geltend machten, so mußte es hinwiederum ihre Sache sein, für die gehörige Erfüllung ihrer Aufgabe und für die hiezu erforderlichen Mittel zu sorgen.

Die praktische Anwendung dieses Grundsatzes mußte verschiedene Konsequenzen herbeiführen, die bei dem ausgebildeten Portensinstitut in der Form bestimmter Obliegenheiten auftreten und zwar vor allem

1. Die Erstellung und Unterhaltung der Straßen.

Im allgemeinen galt es bei uns von altersher als eine selbstverständliche Last der betreffenden Territorialgemeinden, Steg und Weg auf ihrem Gebiete in brauchbarem Zustande zu unterhalten, und es

finden sich in alten Landesstatuten verschiedene scharfe Bestimmungen, welche die Gemeinden bei ihren diesfälligen Verbindlichkeiten behaften.

Allein in Bezug auf die beiden Handelsstraßen über das Gebirge war etwas mehr erforderlich, und es unterliegt keinem Zweifel, daß schon die ursprüngliche Entstehung der Portensrechte mit den großen Anstrengungen und den schweren Opfern zusammenhängt, welche sich einzelne Teile der anwohnenden Bevölkerung bei Öffnung der Alpenpässe auferlegten. Und da die Gemeinschaftlichkeit des Zweckes und die besondern Schwierigkeiten der Aufgabe hierbei ein Zusammenhalten und gegenseitige Unterstützung der einzelnen Beteiligten unerläßlich machten, so weisen auch schon die ältesten geschichtlichen Spuren auf eine solche Vereinigung der geteilten Kräfte. Nach der ausdrücklichen Erklärung des sogen. Viamalabriefes ist es ausgemacht, daß man den im 15. Jahrhundert erfolgten Durchbruch der Viamala und Rofna nicht nur der mühsamen und ausdauernden Anstrengung der zunächst beteiligten Territorialgemeinden, sondern zugleich einer namhaften Beisteuer und Mithilfe von Seite sämtlicher Portensgemeinden der untern Straße zu verdanken hat, und später galt es als feststehende Regel, daß neben den einzelnen Territorialgemeinden und Zollberechtigten jede der zwei Portenskorporationen berufen sei, für gehörige Instandhaltung ihres ganzen Straßenzuges zu sorgen und für außerordentliche Arbeiten auch gemeinschaftliche Hilfsmittel herbeizuschaffen; eine Last, die hier und da für die einzelnen Porten und für die Gesamtheit sehr drückend wurde, und dennoch konnte niemals den unaufhörlichen Klagen über schlechte Straßen gründlich abgeholfen werden.

2. Als besondere Obliegenheit der bevorrechteten Porten ist im fernern zu betrachten: Die Verantwortlichkeit und Garantie für die ihnen zur Beförderung anvertrauten Waren und zwar in der Art, daß zunächst jeder das Fuhrgewerbe betreibende Portensgenosse eine entsprechende Bürgschaft zu stellen hatte, wie diese schon im Viamalabrief auf 50 Rhein. Gulden bestimmt wurde, daß dann aber in zweiter Linie jede Port eine strikte Haftbarkeit für die Schuld oder das Versehen ihrer Fuhrleute anerkennen mußte. Und diese Garantie und Haftbarkeit bezog sich nicht nur auf allfällige Beschädigungen oder Abhandenkommen von anvertrauten Waren, sondern auch auf Versäumnisse im Transport, daher auch von jeder Port eine stetige Bereitschaft der nötigen Transportmittel gefordert wurde, um jeder Stockung vor-

zubeugen und unter allen Umständen eine gehörige Weiterbeförderung der ankommenden Waren zu sichern.

Diese allgemeinen Verpflichtungen gegenüber dem korrespondierenden Ladungsrechte waren im einzelnen näher bestimmt und erfuhren im Laufe der Zeit mancherlei Modifikationen und Veränderungen, teils durch Dekrete der Landesbehörden, welche letztere namentlich in Bezug auf Festsetzung eines obligatorischen Fuhrlohnes von jeher interveniert zu haben scheinen und im übrigen sich stetsfort ein allgemeines Oberaufsichtsrecht über den ganzen Transit auf unsern Alpenpässen reservierten. Nicht selten mußten Streitigkeiten unter den Porten selbst von den Landesbehörden geschlichtet werden. Noch öfter waren es die Mangelhaftigkeit der ganzen Portenseinrichtung, die Unordnung oder Säumnisse im Verladen, die ungenügenden Transportmittel und daherigen Stockungen, sowie die schlechte Beschaffenheit und vernachläßigte Unterhaltung der Bergstraßen, welche ein notgedrungenes Einschreiten der Staatsgewalt ex officio veranlaßten.

Durch einzelne solche Akte war inzwischen kein befriedigendes Resultat zu erreichen. Im Gegenteil zeigt sich, daß verschiedene bewährte Anstalten, wie namentlich die geregelten Rodfuhren, allmälig in Verfall gerieten, und alle vorhandenen Übelstände und Mängel mußten um so fühlbarer werden, jemehr im Laufe der Zeit der Warenverkehr zunahm, und zugleich auch die primitiven staatlichen Verhältnisse einer völligen Umbildung anheimfielen. Es kam zuletzt so weit, daß sich das dringende Bedürfnis einer gründlichen Abhilfe nicht länger abweisen ließ, und dies leitet unsere Betrachtung auf

III. Die wesentlichen Änderungen in der Portensorganisation,

die nach und nach dem eingerissenen Schlendrian ein Ende machten und alle darauf hinausgingen, die Selbständigkeit der Porten und ihre Kompetenzen einzuschränken und der Staatsgewalt immer mehr direkten Einfluß auf die Leitung und Besorgung des Warentransportes in die Hand zu geben. Diese Bestrebungen begannen schon in der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts, führten aber erst nach der Revolutionsperiode und nach der Neugestaltung unseres Freistaates als Schweizerkanton zu bestimmtern Resultaten.

Die frühern Portensgerichte und überhaupt der öffentliche Charakter der zwei größern Portenskorporationen der obern und untern Straße

mit Judicatur und Polizeigewalt waren mit der Mediationsverfassung unverträglich, und ihre ganze Wirksamkeit mußte durch die natürlichen Attribute der Staatshoheit und deren konsequente Anwendung absorbiert werden. So fand sich schon der Kleine Rat vom Jahr 1804 zu einem umfassenden Dekret in betreff des Warentransportes und zur Aufstellung einer kantonalen Handlungskommission veranlaßt, und nach mancherlei Beratungen, Untersuchungen und Schlußnahmen des Großen Rates kam im Jahre 1808 eine vollständige neue Transitordnung zu stande. Sie zerfällt in eine Frachtbestimmungsordnung, Ladungsordnung, Fuhrordnung und Sustenordnung. Eine kantonale Handlungskommission und ein Handelstribunal haben über streitige Entschädigungsfälle zu entscheiden. Die Frachtbestimmung kommt auf Gutachten der Handlungskommission dem Kleinen Rate zu, und von letzterm werden in jeder Port besoldete Faktoren oder Sustenmeister zur Aufsichtsführung über den geregelten Warentransport bestellt. Wiewohl im übrigen das Ladungsvorrecht der Paß- oder Portensgemeinden ausdrücklich anerkannt und festgehalten und andern Landsleuten — wie das schon früher von den Porten freiwillig geschah — einzig nur die Befugnis vindiciert wurde, nach Abfertigung aller Portensgenossen allfällig zurückbleibende Waren zu verladen, — so zeigt sich doch, daß die Porten damals sich der ganzen Neuerung eifrig widersetzten und dieselbe als einen Eingriff in ihre Rechte betrachteten, weshalb auch die Kantonsbehörden genötigt waren, eine ausführliche Rechtfertigung der Transportordnung zu veröffentlichen und die Porten durch den Hinweis auf ältere Vorschriften und die ihnen im Wesen ungeschmälert gelassenen Vorrechte zu beruhigen.

Die von der neuen Einrichtung gehegten günstigen Erwartungen gingen inzwischen nur mangelhaft in Erfüllung. Noch immer blieben Übelstände und Unordnungen im Fuhrwesen, und bei dem großen Warenandrang und den sonstigen Verwicklungen im Teuerungsjahr 1817 erreichte das Übel vorübergehend einen solchen Grad, daß sich der Große Rat zuletzt nicht anders zu helfen wußte, als mittelst einer kurzweg dekretierten Abschaffung aller Portensrechte.

Die Porten oder Paßgemeinden erhoben gegen diese Gewaltmaßregel lauten und energischen Widerspruch, — entschlossen, ihre Rechte aufs äußerste zu verteidigen, und es ist merkwürdig, daß die Landesbehörden auch nicht den geringsten Versuch machten, ihre formelle

Schlußnahme in Ausführung zu bringen. Dagegen trat die Sache bald in ein neues Stadium durch die vom Kanton beschlossene Erbauung einer durchgehenden Kunststraße über den St. Bernhardin, an die sich kurz darauf diejenige über den Splügen anschloß.

Die großen Schwierigkeiten, mit denen dieses ewig denkwürdige Werk zumal unter damaligen Umständen zu kämpfen hatte, sind bekannt, man mußte dabei einsehen, daß ein ernstlicher Angriff auf den rechtlichen Bestand der Porten die Verwicklungen nur vermehren könnte, und statt auf dem in einer kühnen Laune betretenen Wege fortzuschreiten, fand man es bei ruhiger Überlegung ratsam, ja unerläßlich, die Porten selbst zur Erreichung des Zweckes ins Interesse und zur werkthätigen Mithilfe herbeizuziehen. Auf dem Wege formeller Konventionen gelang es, die Paßgemeinden im ganzen und im einzelnen, nicht nur für die Sache zu gewinnen, sondern sie auch mit ausdrücklicher Rücksichtnahme auf ihre anerkannten Ladungsvorrechte und daraus entspringenden Vorteile zur Leistung beträchtlicher Opfer zu bewegen, welche zufolge amtlichem Ausweis nicht nur den durch Konvention stipulierten Betrag von fl. 3500, sondern die Gesamtsumme von fl. 48,396 und 4 kr. an Auskauf von Privatgütern 2c. erreichten, abgesehen von den auf die Dauer übernommenen sehr lästigen Verpflichtungen für die Lieferung von Kiesfuhren, Holz zu Brücken und Zäunungen 2c.

Gerade aus dem A° 1819 ergangenen schiedsgerichtlichen Spruch über Verteilung des von den Porten für den Straßenbau übernommenen Betrages ergiebt sich, daß der letztere auf den Genuß der Ladungsvorrechte und auf die von altersher damit verbundene Straßenunterhaltungspflicht bastert und demgemäß auch im Verhältnis der größern oder geringen Verdienstaussichten auf die einzelnen Porten repartiert wurde. Trotz dieser erneuten Anerkennung und anderseits der namhaften Leistungen, welche sich die Porten beim Straßenbau gefallen ließen, erhielt sich eine zunehmende Mißstimmung gegen das ganze Institut, namentlich auf Seite der Kaufleute und Speditoren, welche immer noch geneigt waren, dasjenige, was ursprünglich zur Vermittlung des Verkehrs unerläßlich gewesen war und unbestritten zu dessen Förderung und Sicherung diente, nachgerade als lästigen Hemmschuh, als eigentliche Verkehrsfessel anzusehen und zu verwünschen. Diese widerstreitenden Ansichten und Interessen führten zu fortwährenden Reibungen und Konflikten, und diese hinwieder zu wiederholter Dazwischenkunft und zu

neuen Akten der Gesetzgebung, wie sie in den Transitordnungen von 1818, 1825 und 1834 enthalten sind. Letztere steht im engsten Zusammenhang mit dem seit A°. 1833 projektierten Bau der obern Straße und mit den Unterhandlungen, welche dieserwegen mit den Porten gepflogen wurden. Die 4 Porten der obern Straße verstanden sich damals, wie früher die untern Paßgemeinden, zu sehr bedeutenden Leistungen an Bodenauskauf 2c., welche im ganzen nicht weniger als fl. 93,214. 15 kr. betrugen.

Darauf schritt dann der Große Rat im Jahr 1834 zu einer einläßlichen Revision des ganzen Transitwesens und zur Aufstellung wesentlich veränderter Bestimmungen, wogegen die Porten im Anfang als schreiende Verletzung heftig protestierten. Allein da niemals von irgend einer Seite ein formeller Rechtsanzug erfolgt ist, und die Porten sich somit der neuesten Transitordnung von 1834 stillschweigend unterworfen haben, so bildet dieselbe nunmehr einen natürlichen Übergang und zugleich die hauptsächlichste Basis für den nächstfolgenden Hauptabschnitt.

Historisches und Kulturhistorisches
aus bündnerischen Gemeinde-Archiven.

Von Dr. Ernst Haffter.

II. Katharina Planta. 1601—1665.

Bekanntlich wird die Tochter des 1621 auf seinem Schloß Rietberg erschlagenen Pompejus Planta, welcher Dichtung, Sage und eine zu wenig kritische Geschichtschreibung persönliche Anteilnahme an der Ermordung Jenatschs zu Chur, am 24. Januar 1639, beimessen [1]), in den meisten bisherigen historischen Darstellungen Lukrezia genannt [2]).

[1]) Vgl. hierzu meine Erörterungen in Georg Jenatsch, Urkundenbuch (Chur, Hitz, 1895), p. 35 ff. (in Exkurs VI, Die intellektuellen und physischen Urheber der Ermordung Jenatschs, a. a. O., p. 30 ff.).

[2]) Man beachte, daß von den a. a. O., p. 36 ff., citierten ältern Darstellern Zurlauben allein, also der früheste dieser Gewährsmänner, die Tochter des Pompejus Katharina nennt, während Lehmann ihren Taufnamen verschweigt und erst der Revolutionsalmanach von 1793, sowie, ihm folgend, der Conservateur Suisse, I, von der Lukrezia Planta sprechen. (Die Belegstellen hierfür finden sich a. a. O., p. 36 ff., in n. 23 ff., verzeichnet, weshalb ich ihre nochmalige detaillierte Aufzählung hier unterlasse. Irrig steht übrigens daselbst, p. 38, in n. 29, Zeile 10 v. u., die Seitenzahl 218, statt der richtigen: 208).