

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgeber: F. Pieth
Band: - (1926)
Heft: 10

Artikel: St. Luzisteig und Kunkels
Autor: Kuoni, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-396457>

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: 25.04.2026

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

und mit der ersten besten Gelegenheit vom Felde treu zurückbringen und es immer in guter Verwahrung halten mit so wenig Kosten als möglich.

6. Alles, was Ihnen hier vorgehalten ist, müssen Sie treu beobachten, und nichts soll Sie verleiten, vom geschworenen Eid abzulenken, sei es durch Freud oder Leid, durch Freund oder Feind, Geschenke oder Gaben, Geld oder Silber, überhaupt um keine Sache der Welt.

7. Endlich werden Sie das Banner von der rechten in die linke Hand nehmen und drei Finger von der rechten Hand aufheben, unter freiem Himmel, und folgende Worte nachsagen: „Alles, was Sie mir vorgesagt und -gehalten haben, werde ich befolgen mit gutem Willen und der Gnade Gottes, so gewiß mir Gott und die hl. Dreifaltigkeit helfen. Amen.“

St. Luzisteig und Kunkels.

Von J. Kuoni, Maienfeld.

Daß der Paß über die Steig seinerzeit für Handel und Verkehr zwischen Deutschland und Italien von außerordentlicher Bedeutung war, ist unbestritten; aber daß der Kunkels mit diesem in direkter Verbindung gestanden ist und ebenfalls eine Ehrenmeldung verdient hat, das begegnet immer noch einem energischen Kopfschütteln. Noch Dr. R. H. Simon, dem für seine Dissertation 1918¹ ein reiches Material zur Verfügung gestanden, schweigt sich über den Kunkels aus und meint, der Warenverkehr habe ausschließlich den Talweg nach Chur benutzt, das Kloster sei von unten her gegrüßt und gelegentlich auch um seine Gastfreundschaft angesprochen worden, während es doch tatsächlich mit einer besonderen Stiftung die über den Kunkels ziehenden Handelsleute und Pilger als ein förmliches Hospiz aufgenommen und bedient hat. Schulte² führt zwar an, daß der Paß häufig begangen worden, aber nur als Schleichweg, möglichst viele Zollstätten zu umgehen, also mit einem bösen Gewissen. Auch das ist irrig.

Steig und Kunkels sind allerdings nicht eigentliche Alpen-

¹ Dr. R. H. Simon, Rechtsgeschichte der Benediktinerabtei Pfäfers, Ragaz 1918.

² Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, Leipzig 1900.

pässe, sondern Zugänge zu diesen, und da sie keine Memoiren geschrieben haben, nachdem sie in Ungnade gefallen sind, kann ihnen nur der einigermaßen gerecht werden, der ihre lokalen Verhältnisse näher ins Auge faßt. Von diesen müssen wir also ausgehen.

Im Jahre 1543 stritten sich Maienfeld und Fläsch um den „ban“, d. h. um die Territorialrechte. Es wird vorgeschlagen, den „alten Weg“ als Grenzlinie anzunehmen. Alte Wege gibt's nun im Steigwald viele, aber alle weisen direkt nach der einen oder andern der beiden Ortschaften, und keiner geht quer durch, was man voraussetzen muß. Nun kommt Rat in dem Marchenbrief von 1601³. „Alls zue Anfang stadt ein March nit weit von dem Rhynport, am alten wäg uff Philip Marucken guot von Fläsch. Weiter aber ein March bimm Alten wäg zue nächst by dem Gatter. Mehr uff Jos Hermans guot ein March zue nächst an dem Fuoßweg, der von Mayenfeld gen Fläsch wiset. Item aber ein March imm Ehrenring uff der Weyd genannt, und gleich alle gredj ob dieser March stadt widerumb eine. Weyter hinuff stadt ein March nit verr hinder Niclaus Caspers Pündten gegen Fläsch. Demnach so stadt eine über die Steigstraß hinüber an dem mittelsten Stygweg, weliche die letste und oberste March ist.“

Damit ist der Schlüssel zum Rätsel gefunden. Es gab seinerzeit eine Steigstraße nach Maienfeld und Chur, die bekannte Heer- und Handelsstraße, die noch fast lückenlos nachgewiesen werden kann, und einen Weg nach der uralten Fähre zwischen Maienfeld und Ragaz, der nach den Angaben des Marchenbriefes wenigstens stückweise auch gefunden werden kann. Und dieser letztere redet eine deutliche Sprache. Ragaz war damals noch zu unbedeutend, als daß ihm eine so wesentliche Aufmerksamkeit geschenkt worden wäre. An einen Gütertransport landabwärts dürfen wir nicht denken, weil die damaligen Wege nicht zu Spazierrundfahrten einluden, und linksrheinig aufwärts war noch kein Weg offen, da die Tardisbrücke noch nicht gebaut war. Also führte dieser Steigweg nach der Fähre und über die Porta romana hinauf nach Pfäfers und nach dem Kunkels. Aber es ist schon 1543 der „alte Weg“, der nicht einem neuen weichen mußte, sondern er

³ Stadtarchiv Maienfeld, Nr. 296.

ist außer Kurs gekommen. Er hat einen schweren Aderlaß erlitten, indem ihm der Warenzug von der Steig her abgeschnitten worden. Das ist ohne Zweifel am Schollberg geschehen, der 1492 einen notdürftig fahrbaren Weg erhalten hat. Der Bau der Tardisbrücke, 1529, war ein neuer harter Schlag für den Kunkels, jedoch durchaus noch nicht ein Todesurteil, wie wir weiter nachweisen werden. Seine Fürsprecher waren die Wildwasser, besonders aber die ungebärdige Landquart, was aus den weiteren Ausführungen ersichtlich wird.

Wir blättern rückwärts im Buch der Geschichte. Die Blätter reichen leider nur bis in die Römerzeit, obschon die Steig unzweifelhaft schon früher für freundliche und feindliche Besuche herüber und hinüber offen stand. Von den Römern haben wir die ersten sicheren Nachrichten. Sie erstellten die ersten kunstgerechten Verkehrswege, um die Völker süd- und nordwärts des Alpenwalles fest aneinander zu ketten. Den Großteil der jetzigen Schweiz unterwarfen sie im Jahre 58 v. Chr., Rätien im Jahre 15 v. Chr. Zwei Hauptverkehrsstraßen vereinigten sich bei Bregenz am Bodensee. Die eine kam von Vindonissa her über Winterthur nach Arbon und Rheineck und überquerte dort das breite Tal des Rheines; die andere kam von Augsburg her, und diese beiden Straßen zogen sich dann vereint am rechten Rheinufer nach Feldkirch hinauf, nach Vaduz, Steig, Maienfeld, Chur. Das war die eigentliche Heer- und Handelsstraße. Es ist aber auch auf dem linken Rheinufer ein Römerweg nachzuweisen, weniger gradlinig und mit bedeutenden Hebungen und Senkungen, dem eingeschnittenen Gelände entsprechend. Das Haupthindernis bestand am Schollberg, Schallberg, Scalaberg, wo der Weg treppenartig nach Matug aufstieg. Bei Sargans teilte sich dieser Weg. Ein Zweig bog nach Wallenstadt ab, hoch an der rechten Talseite; der andere Zweig führte nach Mels hinüber und weiter nach Ragaz und dem Kunkels. Der große Verkehr bewegte sich ohne Zweifel über Feldkirch-Chur; der Weg lag weiter vom Rheine ab, wurde also nicht so oft überschwemmt. Ernstliche Hindernisse bereiteten die drei Flüsse Bregenzer Aach, Ill und Landquart. Wie man die Aach bezwungen hat, ist mir nicht bekannt; 1517 erhielt sie die erste Brücke. Die Ill war bei Feldkirch leicht zu überbrücken, weil die Ufer hoch und felsig sind. Eine harte Nuß war an der Land-

quart zu knacken. Simon Bavier⁴ begleitet die bekannte Peutingersche Tafel mit einer wertvollen Karte, auf der er die Straße vom Maienfelder Gebiet hinüber nach Malans führt, hinein gegen die Klus, dann über Marschlins wieder heraus ins Tal. Dafür gibt es gute Gründe. Ein Wasser von der Stärke der Landquart kann nicht sicher überbrückt werden, bis es gehörig eingedämmt ist. Überblicken wir das weite Gebiet, das mit Landquartschutt aufgefüllt ist, abwärts z. B. bis zum Banxgatter, so begreifen wir, daß hier kein sicherer Weg angelegt werden konnte. Das mußte die Römer veranlassen, neben diesem oft gefährdeten Weg einen sichereren zu suchen, und so sind sie zum Kunkels gekommen, der wohl beschwerlich, aber doch fast immer gangbar war. Auf Chur, als dem Schlüssel zu allen Bündnerpässen, wollten sie allerdings nicht verzichten, daher hier die Doppelspur. Soviel ist sicher, der Kunkels erfreute sich des römischen Bürgerrechtes.

Schon im 3. Jahrhundert begannen die Völker in den heutigen deutschen Landen den Kampf gegen das römische Joch. 1476 brach der Koloß, der für die Ewigkeit bestimmt schien, zusammen. Die gewaltigen Erschütterungen nötigten die Staaten, sich neu zu orientieren. Es erfolgte vorerst ein Stillstand in allen kulturellen Aufgaben und Bestrebungen. Der Handel stockte und die Straßen zerfielen. Nach und nach fand man es aber geraten, sich wieder zu suchen und zu finden. Hatten vorher die römischen Legionen die Alpen überschritten, um von den Barbaren den Tribut einzufordern, so zogen jetzt die deutschen Könige nach dem sonnigen Süden, um sich in Rom die Kaiserkrone zu holen. Auch der Handel blühte wieder auf, der Warenaustausch zwischen dem Abend- und Morgenland. Das geschah unter der Führung der oberitalienischen Städte Florenz, Mailand, Como, Amalfi, Pisa, Genua und Venedig⁵. Venedig trat in seine Glanzzeit ein und überstrahlte alle an Einsicht und Rührigkeit, bald auch an Glanz und Macht. Auch die Kreuzzüge wirkten befruchtend auf den friedlichen Völkerverkehr. Zwar folgte ihnen das Unwesen

⁴ Simon Bavier, Die Straßen der Schweiz, Zürich 1878.

⁵ P. Fricker, Beitrag zur Geschichte des St. Gallischen Handels, St. Galler-Blätter 1883, S. 3.

des Raubrittertums, das den Handelszügen gefährlich wurde. Aber der Trieb der Selbsterhaltung nötigte die Kaufmannschaft zur Selbsthilfe, und die Städte standen ihnen kräftig bei. An der Nord- und Ostsee entstand der Hansabund, am Oberrhein der Rheinische oder Schwäbische Städtebund, dem auch Basel und St. Gallen angehörten. Auch die Städte am Bodensee wurden wichtige Stationen für den Transitverkehr für die Erzeugnisse des Morgenlandes, die über das Mittelmeer nach Italien herüberkamen. Der Bodensee war der Verteiler für die Länder nördlich der Alpen, vorab Konstanz, das mit den übrigen Bodenseestädten in reger Verbindung stand. Es hatte sogar teil am Kaufhaus der Deutschen in Venedig, das zu einem dreifachen Zweck erbaut worden war: für den Groß- und Kleinhandel der Deutschen, als Lagerhaus und zu Kaufläden, sowie als Wohnung der Kaufleute und als Herberge der Deutschen, mochten sie als Kaufleute oder als Pilger nach Venedig kommen⁶. St. Gallen trat durch sein berühmtes Kloster bald mit Konstanz, Lindau und Ravensburg erfolgreich in Konkurrenz. Die St. Galler Leinwand erhielt bald einen Welt Ruf. Aber auch andere, kleinere Nachbarorte erstritten sich einen Platz an der Sonne, so Rheineck und Altstätten.

Es versteht sich von selbst, daß dabei auch die Bündner Bergpässe zu neuem Leben erwachen mußten, obschon sie durch das ganze Mittelalter mangelhaft besorgt waren, so daß eigentlich keiner derselben im wirklichen Sinne fahrbar genannt werden konnte. Es waren Saumwege, die an Roß und Mann große Anforderungen stellten. Die Instandhaltung war den Anstößergemeinden übertragen, denen dafür Zoll und Geleit überlassen wurden, aus welchen Privilegien sie ein Geschäft machten, nicht zum Vorteil der Straßen und der Wanderer, wie leicht zu verstehen ist. Wie mancher Fluch mag die Zoll-, Geleits-, Fuhrleite-, Weg-, Susten-, Lad- und Abladrechte begleitet haben! Im späteren Mittelalter gelangten diese Rechte an die sogenannten Portensgemeinschaften, welche das ausschließliche Recht des Transportes von Waren und Reisenden in Anspruch nahmen und dafür die Straßen in brauchbarem Zustand erhalten sollten. Ob und wie das geschehen, wird noch zu erörtern sein.

⁶ P. Fricker a. a. O.

Daß aber bei den Bündner Alpenpässen durch das ganze Mittelalter der Kunkels nicht vergessen war, beweist der Umstand, daß Kaiser Otto I. auf seiner Romreise im Jahre 972 in Pfäfers zu Gaste war und vom Abte mit einem zahlreichen Geleite für die Weiterreise bedacht wurde. Nicht umsonst hatte das Stift auch reiche Besitzungen in Rätien bis über den Septimer hinaus.

Man darf also annehmen, daß sich das Mittelalter der Heer- und Handelsstraßen bediente, die ihm aus der Römerzeit überliefert worden, natürlich mit etwelchen Auffrischungen, die unterdessen nötig geworden waren. Bei der Steig trifft das nicht ganz zu, wohl auf der Nordseite des Passes und auf der Südseite noch bis zum Rand des Steigwaldes, von dort an aber nicht mehr. Das Steiggäßli, das als Römerweg anzusehen ist, nimmt vom Waldrande weg ganz direkte Richtung nach dem Städtchen, während die jetzige Steigstraße, wie auch die alte, einen Bogen beschreibt mit mehreren Krümmungen. Das Steiggäßli ist als Flurweg erhalten bis zum Stapfen am Herrenring, über dem Stapfen aber, auf der Weide, nicht mehr benutzt, wenn auch deutlich zu verfolgen bis zur Einmündung in die Straße im Wald. Von dort an aufwärts kann es nicht näher verfolgt werden, da ihm die alte Straße das Trasse abgenommen hat. Über Maienfeld hinaus, nach Chur hin, ist die Pardellgasse als Römerweg anzusehen, wo man bei Bauarbeiten, z. B. beim Einlegen der Wasserleitungen, auf ein Straßenpflaster stieß. Es sind da auch etliche kleine Hufeisen im Schlamm gefunden worden, die römischen Ursprungs sein müssen. Unten am Balletrain hat man zwar bei jenen Grabarbeiten in der Tiefe von 1,30 m auch eine gepflasterte Straße abgedeckt, die aber wahrscheinlich nach dem Schlosse hin abbiegt, wie ja das alte Schloßgebäude, auf der Südseite des Turmes, seinerzeit einen größeren Raum eingenommen haben muß, als die Ruine heute vermuten läßt. Auch das Haus auf dem „Stutz“ scheint auf dessen Boden zu stehen, was seine über einen Meter dicken Grundmauern vermuten lassen. Der Römerweg ist also über dem Rheinport zu suchen, und er zog sich ohne Zweifel nach St. Wolfgang hinaus, nach der hohlen Gasse, um dort die Siechenrufe zu überschreiten und — wie Bavier angibt — über Malans nach der Klus zu gelangen und die Landquart zu überschreiten.

Wann die alte Steigstraße aus der nachrömischen Zeit entstanden ist, läßt sich nicht bestimmen. Das Jahrzeitbuch von Maienfeld⁷, das 1475 abgeschlossen worden ist, aber auf viel weiter zurückliegende Vorkommnisse zurückgreift, spricht zuerst von ihr. Ein Acker „hinder Pedrus, stoßet an miner herren von Curwald gut, obnan an die lantstraße, da man gat uff die Staig“, und es spricht von einem Weinzehnten „ab der pünt, Pedruß genannt, die aigschaft stoßet oben an die lantstraße, da man gat uff die staig“, anderseits von einer ewigen Jahrzeit, bestehend in „zway fiertal win us und ab dem garten, der gelegen ist an der gassen, da man den fuosstig uff die Staig gat“, d. h. zu Fuß, womit nichts anderes gemeint sein kann als das alte Steiggäßli, und beim Padrus, also beim Schloß Salenegg vorbei, geht die Landstraße. Das bezeugt übrigens auch Anhorn⁸, wenn er aus dem Jahre 1604 meldet: „Es stadt ein Hauß ußert der Stadt Mayenfeld, gegen Fläsch, an der Landstraße, wo man uff die Staig fart.“ Die Straße bestand ohne Zweifel schon lange; denn wo das Jahrzeitbuch für Maienfeld noch den alten Namen Lupinis beibehält, was bis ins 13. Jahrhundert der Fall ist, benennt es die Flurwege, als ob es in unseren Tagen geschähe, und ein Flurweg wird die Steigstraße anfänglich gewesen sein, der nach Bedürfnis erweitert und verbessert worden. So haben die Häupter der Drei Bünde am 31. März 1592 beschlossen⁹, etliche Lehengüter an der Steigstraße zu vertauschen, andere von der Lehenspflicht zu befreien „zur erhaltung der Lantstraßen“.

So weit das Kulturland geht, decken sich die alte und die neue Straße, die jetzige, vollständig. Aber gleich hinter der Mauer des letzten Weinberges, im Neubruch, bog die alte nach rechts ab¹⁰, kreuzt die neue in der Höhe des Wegmacher-

⁷ Jahrzeitbuch der St. Amanduskirche zu Maienfeld, hrsg. von Dr. Fritz Jecklin, Chur 1918.

⁸ Bart. Anhorn, Chronik von Maienfeld, Manuskript im Archiv Maienfeld.

⁹ Maienfelder Urbar von 1524, S. 23.

¹⁰ In meiner Monographie über „Maienfeld, St. Luzisteig und die Walser“, Ragaz 1921, sprach ich die Ansicht aus, die alte Steigstraße möchte im Herrenring links abgebogen haben, nach dem Fläscher Mürli. Das erweist sich bei näherer Prüfung als irrig; denn jene Wegspuren gehören der Verbindung nach der Fähre an. Doch ist mit Sicherheit anzunehmen, daß Fährweg und Steigstraße

hauses auf der Allmend und tritt wieder ganz deutlich zutage oben links beim Eingang in den Wald. Bald fällt ihr das Steig-gäßli in die Seite. Sie halten sich zur Linken bis in die Nähe der Waldwiese, jetzt Schnellen Bunte genannt. Da decken sich die beiden Straßen wieder, bis die alte sich links wendet, wo sie die Vereinigung mit dem Weg von der Rheinfähre her bewerkstelligt. Beim Fläscher Mürli, am oberen Ende desselben, betritt sie für kurze Zeit Fläscher Boden und kreuzt oben am Katzenstutz die neue Straße. Die Spuren verschwinden für kurze Zeit, zeigen sich dann deutlich wieder rechts und führen nach dem Steigbrünneli am Lochweg. Das war sicher ein beliebter Rastplatz für Mensch und Tier. (Das Steigbrünneli wurde im Jahre 1521 erstellt und ist heute nicht mehr vorhanden.) Von da zogen sich die vereinigten Steigwege auf der linken Seite der Rufe bis zum obersten Stigweg hinauf, um ohne eine weitere Steigung nach der Paßhöhe zu gelangen, wo hart an der Straße, rechts, Reste des alten Weges wieder zu erkennen sind. Der Übergang über die Rufe geschah vermitteltst einer Furt, also ohne Brücke. Er war oft stunden-, ja tagelang gesperrt, und die Reisenden werden im Städtchen oder oben im Steigwirthshaus Schutz und Kurzweil gesucht und gefunden haben, bis der Weg wieder gangbar war.

Wer auf der Paßhöhe den alten Wegspuren nachgeht, tritt auf ein wahres Irrkraut. Auf der linken Seite der Straße, im Weideboden, ist ein ganzes Stück alten Weges sofort erkennbar. Es gabelt sich nach oben zur Einmündung in die Straße und zur Ausmündung in die Steigwiesen, unten am Waldrand. Man ist versucht, hier die wirkliche Straße zu suchen und nach einem weiter unten liegenden Übergang über die Rufe zu fahnden. Das ist aber nur das obere Ende eines Weges nach Fläsch, der eine lokale Bedeutung hatte, weil Fläsch die Steigwiesen und -wälder nutzt.

Über die Steighöhe hinaus nach Norden sucht man vergebens nach verschiedenen Wegrichtungen; einzig etwa zehn Minuten unter den Festungswerken, im Wald, beschreibt die jetzige Straße einen kleinen Bogen, während die alte links die gerade Richtung beibehielt.

über den Weideboden auch miteinander verbunden waren. Das mag den Irrtum entschuldigen.

Wir sprachen von einem Stigweg. Es gab deren drei, und auch sie sind Steigwege, die es verschmählt haben, den Namen zu modernisieren. Der oberste Stigweg markierte für alle den Übergang über die Lochrüfe und zog sich dann durch den Steigwald nach den Walsersiedelungen Bovel und Rofels hin. Er diente jenen Bewohnern als Kirchweg nach der Steig, solange für sie dort ein besonderer Gottesdienst abgehalten wurde. Heute dient er der ganzen Gemeinde Maienfeld als Flurweg für die Nutzung des Waldes, wie auch der mittlere Stigweg, der oben am Katzenstutz die Straße verläßt und drüben in der Weide „Holz“ sich mit dem oberen vereinigt.

Von größerer Bedeutung war der untere Stigweg, der heute fast ganz verschwunden ist, weil er seine Daseinsberechtigung verscherzt hat. Maienfeld erhielt 1504 durch den letzten Freiherrn von Brandis die Erlaubnis zum Bau eines Kaufhauses. Chur besaß ein solches schon seit 1413. Mit dem Kaufhaus war die Sust verbunden, in der die durchfahrenden Wagen eingestellt oder die Kaufmannsgüter sogar aufgestapelt wurden. Dafür wurde ein bestimmtes Sustengeld erhoben, und das Umladen der Güter und die Weiterspeditition brachten den Ortschaften mit einer Sust willkommenen Verdienst. Die Fuhren gingen nämlich nur von einer Sust zur andern, und die Fuhrleute, die sie gebracht hatten, mußten sie andern übergeben, die hier bereit standen und streng darauf hielten, daß sie in ihren Rechten nicht verkürzt wurden. Im Kaufhaus zu Maienfeld wurde überdies der Brandiszoll eingezogen, der beträchtliche Summen abwarf, wie ja Maienfeld schon eine römische Zollstätte hatte so gut wie Zürich. Wo aber hinter jedem Wegpfosten ein Zollwächter lauert und die Hand ausstreckt, sucht der Wanderer begreiflicherweise einen Schleichweg zu finden, der ihn zollfrei durchschlüpfen läßt. So beschäftigte sich der Beitag in Chur im Jahre 1559 mit der Klage, das Kaufhaus in Maienfeld werde umgangen, und so ein Schleichweg war eben der untere Stigweg. Von St. Wolfgang weg, an der hohlen Gasse, führte er nach der Pardellrüfe hinaus, die er am Jeninser Sträßchen überschritt, etwas unterhalb der jetzigen Brücke, wo bis 1910 ein fahrbarer Weg direkt in den Rofelser Weg hinüberführte. Durch Rofels ist der Weg mit großen Steinen gepflastert. Er führt nach dem Pahlegut abwärts; der untere Stigweg aber bog beim Großhag

nach rechts ab und kreuzte die Bovelgasse oberhalb des Wasserreservoirs, beim Weinberg, führte dann nach dem „Käfer“ und in der nordwestlichen Ecke hinaus in die Gasse nach dem Holz, wo sich deutlich erkennen läßt, daß der Schmuggelweg damals auf das Geheiß der Herren „Häupter“ kräftig verrammelt wurde. Die Fortsetzung auf der andern Seite des Holzweges ist etwa hundert Schritte weit jetzt noch im Gebrauch, doch nur bis in das nahe Wäldchen, Kälberhölzli genannt; dann weisen die Wegspuren nach dem Stellibovel, wo oben in der Ecke, nach dem Wald hin, der Verhau wieder zu sehen ist. Wenige Schritte weiter unten ist ein Stapfen für die Fußgänger und noch etwas weiter unten ein Gatter für den Fahrweg. Hinter dem Verhau setzt sich ein Waldweg fort, der oben in den mittleren Stigweg ausmündet. Als im Jahre 1559 dem Schmuggelvolk der untere Stigweg verlegt wurde, mag dessen Begleiter als Fußweg geöffnet worden sein, das Calancergäßli und der Fußweg durch den Käfer und das Büntenbovel, überall mit Stapfen, die nur den Personenverkehr zulassen, wie auch das Steiggäßli, „wo man den fuosstig uff die Staig gat“, beim Übergang auf die Weid mit einem Stapfen abgesperrt worden.

Weniger orientiert sind wir über die Wegrichtung, die in nachrömischer Zeit den Verkehr nach der Südseite hin vermittelt hat, also nach Landquart-Chur. Anhorn bringt in seiner Chronik den Zeitgenossen um das Jahr 1600 in Erinnerung, die Landstraße sei früher „unten durch die gütter“ nach dem Schloß gegangen. Das wissen sie also nicht mehr; denn sie gehen „oben“ durch die Pardellgasse nach St. Wolfgang. Wann ging man durch die Güter, durch die Au? Es ist nur ein Zeuge für einen solchen Weg da, das in argem Zerfall begriffene Rieterbückli, nicht weit abseits von der heutigen Landstraße, da wo der Mühlbach sie bespült. Es hat einst die wertvollen Kaufmannsgüter getragen, steht jedoch heute außer Gebrauch, ist mit Gesträuch überwachsen und hält nur mit den brütenden Vögeln Zwiesprache. Man darf wohl annehmen, die obere und die untere Richtung haben sich abgelöst, oft für längere Zeitperioden, mitunter für kürzere Fristen, je nach dem Wasserstand des Rheins und den Launen der Rufen. Der böseste Schlagbaum war aber immer an der Landquart zu suchen, wo man diese auch zu überschreiten begehrte. Die Grafen von

Toggenburg, die um das Jahr 1350 das neue Schloß in Maienfeld bauten, erstellten die erste „sichere“ Brücke über die Landquart, die Obere Zollbrücke, die den weiten Umweg nach der Klus hin unnötig machte, und so erhielt auch der Handelsweg im Gebiet der Landquart eher ein bestimmtes Ziel, die Brücke. Von unten her führten beide Wege zu ihr hin, der durch die Au und der über St. Wolfgang nach Banx, wo man in einer Furt durch den Mühlbach zur Rohanschanze kommt, auf die neue Straße, heute in seiner zweiten Hälfte nur noch als Fußweg in Gebrauch. Das war aber noch vor kurzem der Weg für den Auftrieb nach der Furkaalp im Schanfigg, nicht die bequemere Landstraße, wie auch die Alpen im Kalfeusertal über die Porta romana bestoßen werden, nicht über die bequeme Straße Ragaz-Pfäfers. Die Alp hält am zähesten an dem Herkömmlichen fest, und so ist man versucht, dem oberen Weg vor dem untern den Vorzug zu geben.

Im Jahre 1529 erhielt auch der Rhein seine Brücke, die Tardisbrücke, die erste und einzige von Reichenau bis zum Bodensee. Metardi Heinzenberger von Ragaz hat sie gebaut mit Bewilligung der Drei Bünde. Diese steuerten ihm sogar etwas an die Kosten bei, 100 Rheinische Gulden. Er sollte sich für seine Mühe und Kosten aus dem Zollerträgnis entschädigen dürfen. Die Gemeinde Valendas gab ihm das nötige Bauholz unentgeltlich und erhielt dafür Zollfreiheit für ihren eigenen Verkehr. Es ist auffallend, daß nicht die nächstliegenden Gemeinden den Brückenbau unterstützten, sondern das acht Stunden weiter oben liegende Valendas, dessen Verkehrsbedürfnisse wahrscheinlich nicht groß waren. Aber die Nachbarn kamen bald genug auch zum Handkuß; denn schon 1535, also nach sechs Jahren, wurde die Brücke vom Hochwasser weggerissen. Wie oft das noch geschehen ist, bis die Rheinkorrektion feste Widerlager schuf und die Eisenbrücke von 1888 gebaut wurde, weiß ich nicht anzugeben. Das Gotteshaus Pfäfers und die Gemeinden Maienfeld, Mastrils, Malans und Fläsch fanden so bald Gelegenheit, bei nötig werdenden Neubauten und bei Wuhranlagen hilfreiche Hand zu bieten, weswegen auch sie für ihren eigenen Verkehr zollfrei wurden. Heinzenberger hat übrigens die Brücke mit all ihren Rechten schon 1535 an die Gemeinde Maienfeld verkauft für

300 Goldkronen oder 450 Gulden. Bald ging sie rasch aus einer Hand in die andere, weil der Nutzen, d. h. der Zollertrag, den damit verbundenen Verpflichtungen wenig entsprach. Fläsch kaufte sie, Malans, die Drei Bünde versuchten damit ihr Glück, öfters auch bemittelte Privatpersonen. Wie aber auch die Besitzer wechselten, die Reklamationen der Kaufleute blieben sich immer gleich, und hier stehen wir nun an der richtigen Stelle, um das zufriedene Lachen des Kunkels zu beobachten, der sich damit über seine Legitimität ausgewiesen sieht. Schon 1551 ordinieren die bündnerischen Ratsboten, „das die unsern von Mayenfeld, oder wer sölliche bruckh kouffen wurde, biß uff Sannt Michels tag nechst — die Reklamationen erfolgten am 29. August — nach dato kommenden machen und bessern sollen, das biderb lüt alda mith iren lyben und gut sicher faren, hyn und wider, gan und wandeln mögen, by peen und buos zwohundert cronen“. Maienfeld stellte darum schon 1540 das Begehren, man möchte ihm erlauben, die Brücke weiter in sein Gebiet herunter zu verlegen. Aber der Landvogt von Sargans beschwerte sich schriftlich bei der Tagsatzung, daß das den Leuten seiner Vogtei, namentlich den Ragazern, großen Schaden bringen würde. Ragaz hatte nämlich seit 1515 ebenfalls „ein Koffhus oder Zuschg“ und wollte den Warenverkehr nach Chur besorgen, nicht bloß nach dem nahen Maienfeld. Es muß übrigens bemerkt werden, daß Metardi den Standort für seine Brücke richtig gewählt hatte, weil die Landquart den Rhein zielbewußt bis an den Berg zurückgedrängt hatte, womit ihm wenigstens für eine kleine Strecke der Weg gewiesen war, während er unter dieser Stelle wieder die Freiheit erlangte. Hier war die Brücke am sichersten angebracht, wie auch die Fährre Maienfeld-Ragaz die Aufschüttungen der Tamina einer- und der Lochrüfe anderseits richtig erkannt hatte.

Wie es übrigens mit der Sicherheit am Fuß des Mastrilserberges bestellt war, erhellt aus dem Umstand, daß die erste Tardisbrücke nur sechs Jahre standhielt. Allerdings, das eine hat sie in dieser kurzen Zeit schon erreicht, ihre Nützlichkeit wurde eingesehen. Die Boten der sieben eidgenössischen Stände, die Sargans beherrschten, und die Vertreter der Drei Bünde gaben sich alle Mühe, die nächstliegenden Gemeinden zu einem Neubau zu veranlassen, der dann auch zustande kam. Doch

schon 1551 kann man nicht mehr sicher darüber fahren. Die wievielte Brücke es war, die im Jahre 1670 weggerissen wurde, weiß niemand anzugeben; denn das vorhandene Aktenmaterial ist ein sehr lückenhaftes. Die Gemeinde Maienfeld mutet den Drei Bünden zu, sie sollten Brücke und Straße neu machen, da die Zölle in die Kasse der gemeinen Lande fließen. Aber diese schütteln die Last ab, weil der Unterhalt aller Straßen Sache der Gemeinden sei. Noch im folgenden Jahr ist nichts gemacht, und die Fuhrleute müssen über die Banxwiesen fahren, deren Besitzer vom Rat in Maienfeld Schadenersatz verlangen. Das Lied wird in einer unendlichen Strophenreihe weitergesungen bis in die schöne Zeit unserer Großväter herein. Im Juli 1805 beschwert sich das Kreisamt Bregenz beim Kleinen Rat in Chur, die Wasser der Landquart hätten bei der Oberen Zollbrücke die Passage gesperrt, so daß der Warentransport auf der Schweizerseite durch das Rheintal gehen müsse, also ohne Zweifel von Ragaz weg über den Kunkels; das bringe unliebsame Verzögerungen. Und im Herbst desselben Jahres beschwert sich das Speditionshaus Chiodera in Ragaz, man müsse an der Landquart durch das Wasser fahren; zwei Fuhrwerke seien dabei verunglückt, wobei 16 Säcke Indienne stark beschädigt worden. Chiodera müsse für den Schaden aufkommen. Er bittet dringend, die Notbrücke möchte durch einen definitiven Bau ersetzt werden. Im Dezember reklamiert er noch einmal; die Fuhrleute müssen bis an die Lenden im Wasser waten, und keiner wolle mehr fahren. Malans hat zwar den Zoll erhöht, will aber nicht bauen. Das Wasser scheint der Angelegenheit endlich mehr Verständnis entgegengebracht zu haben als der Mensch; denn im Mai 1806 berichtete Theodor Enderlin als Straßeninspektor nach Chur, den „Hochweisen Häuptern“, die Landquart habe nun den Weg in den Rhein von selbst gebahnt, so daß man wieder trockenen Fußes zur Brücke und über diese gelangen könne. Malans habe damit auch den Mut gefunden, die Wuhrarbeiten an der Landquart in Angriff zu nehmen. Allerdings beschwert sich Chiodera im Februar 1809 neuerdings, die Straße zwischen den beiden Zollbrücken sei wieder nicht fahrbar, und das große Hochwasser von 1834 stellte wieder vollends alle Verkehrsmöglichkeiten in Frage. Malans erklärte sich unvernünftig, für das Nötige aufzukommen, und der Kanton

übernimmt freiwillig und ohne jedes Entgelt die Tardisbrücke, das Zollhaus, Wirtshaus, die Nebengebäude und den Boden; die Rechte der zollfreien Gemeinden bleiben vorbehalten¹¹.

(Fortsetzung in nächster Nummer.)

Chronik für den Monat September 1926.

1. Am 29. August fand in Safien-Neukirch die evangelische Bezirksfeier des rührigen Kolloquiums Ob dem Wald statt. Es sprachen Herr Pfarrer Pitschen aus Luvis und Pfarrer Hüttinger aus Tamins über christliche Gemeinschaft. Die Vorträge wurden eingerahmt durch musikalische und gesangliche Darbietungen.

Die Kirche in St. Peter hat durch die Bemühungen des von dort scheidenden Herrn Pfr. ten Doornkaat, dem die St. Peterer zum guten Teil ihre Kirchenrenovation verdanken, nun noch ein schönes Glasgemälde erhalten, das der junge Künstler Giuseppe Scartazzini in Zürich geschaffen hat.

7. Die Regierung hat die Eröffnung der Hochjagd in den verseuchten Jagdbezirken Bernina und Rätikon im Sinne des Kleineratsbeschlusses vom 28. August 1926 auf unbestimmte Zeit verschoben. Dagegen wurde den Jägern aus den verseuchten Gemeinden die Ausübung der Hochjagd für den seuchenfreien Kantonsteil unter gewissen Bedingungen erlaubt. Die Ausübung der Hochjagd auf der rechten Seite des Val Tasna wird verboten.

8. Im 96. Lebensjahre starb Rudolf Rohrer, der zurzeit der älteste Churer war. Er wurde 1831 in Buchs (St. Galler Rheintal) geboren. 1848 kam er in ein Kaufhaus nach Italien. In die Heimat zurückgekehrt, erlernte er die Bierbrauerei, kam 1857 nach Chur und gründete hier bald darauf die Brauerei Rohrer, die sich ein halbes Jahrhundert lang im ganzen Kanton des besten Rufes erfreute. („Rätier“ Nr. 213.)

Durch den Bundesrat ist die Bestimmung des Artikels 14 des kantonalen Jagdgesetzes, wonach die außer dem Kanton wohnenden Bündner bezüglich der Patenttaxen den im Kanton wohnenden Bündnern gleichzustellen gewesen wären, nicht genehmigt und in letzter Stunde deren Streichung verfügt worden. Daraufhin beschloß der Kleine Rat, von allen Bündnern für das Jahr 1926 diejenige Jagdpatenttaxe zu erheben, die von den Kantonsewohnern zu zahlen ist, und die Angelegenheit dem Großen Rate zu unterbreiten mit dem Antrage, den Bundesrat um Wiedererwägung zu ersuchen.

Zum Eintritt in die Kantonschule haben sich 160 Schüler angemeldet. Nach der neuen Organisation ist der Übertritt aus der 6. Primarklasse in die 1. Gymnasialklasse und aus der 6. Primarklasse in die 2. Technische Klasse möglich. Es haben aber nur acht Schüler

¹¹ Kantonsarchiv Chur, Mappe Tardisbrücke.