**Zeitschrift:** Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte

**Herausgeber:** Staatsarchiv Graubünden

**Band:** 1 (1986)

**Artikel:** Alpen, Grenzen, Pässe im Gebiet Lukmanier-Piora : (13.-16. Jahrhundert)

**Autor:** Deplazes, Lothar

**Kapitel:** 5: Alpnutzung und Passverkehr

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-939171

**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:** 10.12.2025

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

# 5. Alpnutzung und Passverkehr

## 5.1 Die Auswirkung des Durchgangsverkehrs auf die Landwirtschaft

Der Vorbeizug von Königen, Kaisern[80] und anderen hohen Persönlichkeiten mit ihrem Gefolge, von Truppen und Wallfahrern bot den Anwohnern der Lukmanierstrasse gelegentlich ein schönes Schauspiel, aber kaum grosse wirtschaftliche Vorteile. Die kaiserlich gesinnten Feudalherren der nördlichen Alpentäler, vor allem die Äbte von Disentis, erwirkten Privilegien von geringer wirtschaftlicher Bedeutung für die Bauern der Surselva. Der Personenverband der Freien von Laax trat den Herrschern erst im 15. Jahrhundert selbständig gegenüber. Sie mögen Kaiser Sigmund um die Legitimation ihrer ständischen, politischen und wirtschaftlichen Privilegien ersucht haben, als er 1431 über den Lukmanier zog, denn drei Jahre später, anfangs März 1434, liessen sie ihren Loskauf von der Herrschaft der Werdenberger (1428) und die freiwillige Unterwerfung unter die kontrollierte Schutzherrschaft des Bischofs von Chur (1434) vom Luxemburger bestätigen.[81] Im Bleniotal vermisste der Kaiser ein bequemes Logis, ein würdiges Bett und andere Einrichtungen.[82] Die freien Untertanen des Domkapitels von Mailand bereiteten ihm anscheinend keinen begeisterten Empfang, was nicht verwundert: was hatten sie vom Luxemburger ausser Kosten für die Gastung zu erwarten?

Auch die wirtschaftliche Bedeutung des Durchgangsverkehrs auf einer Passstrasse von zweitrangiger Bedeutung ist aus der Sicht der Anwohner

[80] ISO MÜLLER, Zur älteren Kultgeschichte des Hl. Gotthard. SZG 28 (1978), S. 259 f. Zu den beiden Zügen König Sigmunds von Luxemburg über den Lukmanier 1413 und 1431 vgl. DEPLAZES, Reichsdienste und Kaiserprivilegien, S. 82–91, 131–147.

[81] DEPLAZES, Reichsdienste und Kaiserprivilegien, S. 250 ff. LINUS BÜHLER, Der Loskauf der Feudalrechte 1428 und die Auflösung des Personenverbandes der Freien von Laax, in: Laax, eine Bündner Gemeinde, Laax 1978, S. 35–40. Die übrigen Zölle gehörten den Dynasten, vgl. SCHULTE, Handel und Verkehr I, S. 369 f.

[82] Herzog Filippo Maria Visconti am 3. November 1431 an Marco de Putheobonello mit dem Befehl, Sigismund in Bellinzona zu gasten: *De novo havemo ricevuto littere da Jacomino da Iseo per le quale ne avisa che la Maiestà del re è arrivata ad Belegno, ove è logiata molto sinistramente, perchè non have nè lecti, nè altri apparechiamenti.* LUIGI OSIO, Documenti diplomatici tratti dagli archivi milanesi, Bd. 3, Milano 1872, Nr. 43, S. 35 f.

vorsichtiger als bisher zu beurteilen. Gewiss, die Freien von Laax, eine privilegierte Minderheit, waren schon im Spätmittelalter an Zolleinnahmen beteiligt, und auch Herbergen und lokale Märkte profitierten von der ausgebauten Reichsstrasse.[82a] Für die Bauern der Passtäler entscheidend war die Säumertätigkeit, und darüber schweigen die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Quellen, und es könnte ein «beredtes» Schweigen sein. Für die Lukmanierroute sind weder Konflikte zwischen Kaufleuten und Säumern noch Transportgenossenschaften direkt überliefert, während bekanntlich der Etappentransport in der Leventina seit dem 13. Jahrhundert nachweisbar von den Nachbarschaften organisiert wurde und der Stracktransport, das heisst die direkte Warenbeförderung durch fremde oder teilweise auch durch einheimische Säumer, wenigstens über mehrere Teilstrecken (*logeria*) zwischen den Susten, für das 14./15. Jahrhundert klar bezeugt ist.[83] Auf der «oberen Strasse» (Julier/Septimer) und der «unteren Strasse» (Splügen/Bernhardin) sind Porten (Transportverbände) seit dem 14./15. Jahrhundert sicher erfassbar.[84] Die von Aloys Schulte entdeckten und grundlegend interpretierten Verzeichnisse der Fuhrlöhne, Zoll- und Sustgebühren von 1388[85] für die Lukmanierstrasse setzen Transportorganisationen voraus, beschreiben ihre Form aber nicht. Die Quelle nennt keine Zollstätte im Bleniotal, aber drei in der Surselva: in Laax, bei einer Brücke (wohl in Schluein) und in Ilanz. Susten gab es in Laax und Rueun, dann folgten bis nach Casaccia drei nicht lokalisierte Lagerhäuser oder -räume. Ausser dem Hospiz Santa Maria kommen in Frage: Trun (jedenfalls ist Rueun–Trun als Transportstrecke bezeugt, und für Trun sind auch Fuhrlöhne verzeichnet), dann Disentis und Platta (ohne Anhaltspunkte in den Quellen) und das Hospiz Sogn Gagl. Für das Bleniotal sind die Susten von Casaccia und Rongie in Malvaglia namentlich erwähnt, während zwei weitere Susten nicht lokalisiert sind; in Frage kommen vor allem Camperio in Olivone und Corzoneso in der Talmitte. Schulte zog aus dieser bemerkenswerten Quelle den Schluss, «dass also auch durch das Vor-

[82a] Über den Jahresmarkt am St. Gallustag (16. Okt.) in Laax vgl. PETER TUOR, Die Freien von Laax. Diss. Freiburg (Schweiz), Chur 1903, S. 55, 76 f. Zum Strassenunterhalt im Bleniotal vgl. MEYER, Blenio und Leventina, S. 58 f.

[83] CARONI, Liviner Säumergenossenschaften, S. 61 ff.; DERS., Warentransport, S. 89 f.

[84] HERMANN PFISTER, Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit. Diss. Leipzig, Chur 1913, S. 21 ff. SCHNYDER, Bündner Pässe I, S. 22 ff.

[85] Druck: SCHULTE, Handel und Verkehr II, Nr. 33–34, S. 38–41, dazu I, S. 367–370. SCHNYDER, Bündner Pässe I, Nr. 148, S. 166, dazu S. 17.

derrheintal ein nicht unbedeutender Handelsverkehr seinen Weg nahm».[86] Genauer lässt sich die Verkehrsfrequenz auch heute nicht bestimmen, sie wird eher überschätzt.

In der Cadi haben wohl Kloster und Talgemeinde den Transport organisiert. Vom Abt, nicht von den Dorfgemeinden erwirkte ein Kaufmann von Como 1391 eine Senkung der Fuhrlöhne (ein Blaphart für eine Tuchballe oder ein Fardell = halbe Traglast eines Pferdes).[87] Im Bleniotal, wo die kommunale Entwicklung wie in der Leventina weiter entwickelt war als in der Surselva, nahmen wohl die Nachbarschaften die Transportorganisation an die Hand; darauf weist schon die Gründung des Hospizes Casaccia durch Olivone hin (vgl. S. 75).

Die Verträge zwischen der Surselva, Blenio und der Leventina Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts zeigen ein Interesse der Talleute an der Verkehrspolitik, welche die äusseren Bedingungen für den Warentransport bestimmte. So beschränkt der Aussagebereich dieser normativen Quellen auch erscheint, sie deuten doch an, dass der freie regionale Handel und Verkehr mindestens so hochgeschätzt war, wie die (nie direkt angesprochene) Säumertätigkeit im Fernverkehr.[88] Der mittelalterliche Viehexport aus Bünden nach Italien ist allerdings spät nachweisbar.[89]

[86] SCHULTE, Handel und Verkehr I, S. 367. Die im Jahre 1500 nach der eidgenössischen Eroberung von den drei Orten Uri, Schwyz und Nidwalden bestätigten Statuten des Bleniotals anerkannten die wohl altüberlieferten Kompetenzen der *Teiler*, welche den Warentransport in den Susten organisierten. Leider sind die Kompetenzen der Dorfgemeinden bzw. der Säumergenossenschaften und der Talgemeinde nicht näher bestimmt: Kap. 73. *Wie man koufmansgut füeren sol.*

*Item alle koufmanschaft sol in dem genanten thal gefüert werden durch die theiler, als dan gewohneit ist; welcher darwider thet, der kompt um sin fuerlon, welcher lon dem werden sol, der es gefüert solt haben oder im ze füeren gezogen hett, so ver und er an der fuorung nit sumig sy geworden.* Das lateinische Original spricht nicht direkt von «Teilern», sondern sanktioniert den Etappentransport, der selbstredend eine organisierte Zuteilung der Transportware an die Säumer voraussetzt: *Item statutum et ordinatum est, quod quelibet mercantia in predicta valle debeat duci per logieria* (= Transportstrecke zwischen zwei Susten) *vt moris est.* Druck: ANDREAS HEUSLER, Rechtsquellen des Kantons Tessin. Die Statuten der Talschaft und Vogtei Blenio, ZSR NF 26 (1907), S. 245. – Vgl. auch Bollettino storico della Svizzera italiana 1897, S. 110.

[87] Druck: SCHULTE, Handel und Verkehr II, Nr. 37, S. 45 f., dazu I, S. 367. MÜLLER, Abtei, S. 51.

[88] Dazu DEPLAZES, Regionaler Handel.

[89] Die grosse Bedeutung des Welschlandhandels seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist unbestritten. Dazu einige Belege:

Die *Libri Provisionum* (Protokolle des Stadtrates) von Bellinzona aus dem 15. Jahrhundert bezeugen die Einfuhr von Schlachtvieh aus der Innerschweiz und aus *Cruara,*

Der wirkliche Anteil der Anwohner der Lukmanierstrasse an der Warenbeförderung zwischen Deutschland und Italien im Mittelalter bleibt ungeklärt. Gewiss begegneten sich Rätoromanen und Lombarden gelegentlich bei den Hospizen Santa Maria und Casaccia, um ihre Lasten auszutauschen, denn die Verzeichnisse von 1388 (vor allem die Fuhrlöhne) wären sinnlos, wenn die Strackfuhr den Etappentransport auf der Strecke zwischen Chur und Bellinzona völlig verdrängt hätte. Aber das Schweigen der Quellen lässt vermuten, dass die Säumertätigkeit den Bleniesen und Sursilvanern nur einen bescheidenen Nebenverdienst einbrachte. Höher zu bewerten ist der Einfluss der Reisenden auf die Kultur und die Mentalität der Anwohner einer Durchgangsstrasse zwischen Italien und Deutschland, doch wie soll man ihn, von den Kunstdenkmälern einmal abgesehen, erfassen?

Die wirtschaftlichen Nachteile der Reichsstrasse und die soziale Bedeutung der Hospize fanden in den erschlossenen Quellen einen deutlicheren Niederschlag.

Es war naheliegend, die Berghospize mit Hilfe der Alpwirtschaft zu unterhalten. Das Kloster Disentis gründete das 1261 (vgl. S. 53) erstmals erwähnte, aber wohl viel ältere Hospiz Sogn Gagl auf der eigenen Alp, die nach dem Schutzheiligen der Hospizkapelle benannt wurde. Als der Disentiser Abt Johannes von Ilanz am 28. Januar 1374 den Prior des Klosters Camperio beauftragte, nördlich der Lukmanierpasshöhe ein Hospiz

dem churrätischen Raum, besonders aus dem Gebiet nördlich des Lukmaniers und des St. Bernhardins: I libri delle provvisioni di Bellinzona 1468–1472 (Transkription von Giuseppe Chiesi, CRT) Sitzung vom 19.II.1468, f. 2r: *carnes bovis ultramontani Cruare de culmine Blegnii intus et a Sancto Gotardo usque ad Lacum s. II; carnes manzii et manzie ultramontane ultra culmina Sancti Gotardi, Blegnii et Olzelli, bone, a medio mensis octubris usque ad kalendas ianuarii s. II.*

Auszuwerten wäre beispielsweise auch der *Libro deli cavalantj de Cruuara* (1563–1565) im Gemeindearchiv Biasca. In diesem Rechnungsbuch (der Familie Pellanda) sind vor allem Spesen für Kost und Logis, Wartung der Pferde usw. der *cavalantj* (Händler, vielleicht auch einige Säumer) aus Medel, Disentis, Somvix und Trun eingetragen. Zwei Beispiele: *Dorigo ditto Rosso de Val Medel addi. per spexa fata ala fira de Sancto Bartolomeo et per uno pasto fato a di 13 7bre 1563, lire 3 s. 8.* Die eigentlichen Geschäfte der Bündner sind selten vermerkt und betreffen eher den Pferde- als den Viehhandel: *Sechelmeyster Pedrotto fiollo del saltero de Monesteryo addi. per vno cavallo a luy venduto per la somma de ducati 15 dor et il termino a pagare a sancto Gallo in el anno 1565.* Die Bündner bezahlten Spesen und Schulden teilweise in Naturalien (Salz, Käse usw.).

Zur Geschichte des Hospizes S. Gions und des Lukmanierverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert vgl. Uordens da vischnaunca, publicai da PAUL TOMASCHETT, Annalas da la Società retorumantscha 90 (1977), S. 218 f., 268–277. Vgl. auch GIOVANNI e PAOLO ROSSETTI, Alpigiani, somieri, mercanti, in: il Biaschese 1985, Nr. 4, 6, 8, 10.

zum Schutz der Reisenden und eine Kapelle zu errichten, dotierte er die neue Stiftung mit Weiderechten an der Klosteralp Santa Maria.[90] Dieses Servitut lastete auf der Alp bis zur Errichtung des Stausees, der seit 1968 den Talgrund zudeckt; es blieb bei Verpfändungen und beim Verkauf der Alp 1572 vorbehalten. Der Spitalwirt durfte die Alp seitdem mit 16 Kühen, zwei Ochsen und zwei Pferden bestossen (S. 128, 136, 139, 169). Die Nachbarn von Olivone hatten schon 1136 dem Erbauer des Hospizes und der Kapelle von Casaccia (vor 1104) Anteile an ihren Weiderechten südlich der Lukmanierpasshöhe geschenkt.[91] Spätestens Ende des 13. Jahrhunderts wurde eine Alphütte in Campra, zwischen Casaccia und Camperio, in ein kleines (bisher unbeachtetes) Lukmanierhospiz umgewandelt, wie man aus den Begriffen *casa* (1283), *albergum* (1295), *hospitium* (1296) und *domus una de focho* (1298) schliessen kann.[92] Bedeutend war hingegen das wenige Kilometer tiefer gelegene, spätestens zu Beginn des 14. Jahrhunderts gegründete Hospiz Camperio. Die Beispiele liessen sich auch für andere Pässe beliebig vermehren.[93] Die soziale Bedeutung der Hospize als Armenhäuser für Reisende ist auch für die Lukmanierroute unbestritten.

Die Weiderechte der Säumer und Reisenden konnten einzelne Alpen schwer belasten. Unmissverständlich formulierte Hauptmann Florin als Vertreter des Klosters und der Gotteshausleute im Prozess von 1560 die negative Auswirkung des Durchgangsverkehrs auf die Alpnutzung: *Wann dem gotzhus sunst alda von frömbden und heimschen von wegen der durchgenden landtstraß grosse überniessung täglich ze summersziten geschěche*, so würde ein Verlust der Val Termine die Alp völlig zugrunde richten, *und bliebe imm nützit dann der groß costen den spital Sanctae Mariae ze erhalten und andrer uncosten* (S. 122). So überrascht es nicht, dass die Käufer der Alp Santa Maria 1572 eine genaue Festlegung der geltenden Weiderechte für Reisende verlangten. Fremde und einheimische Säumer und andere Personen, so wurde vereinbart, dürfen mit Pferden oder anderen Tie-

[90] Der vollständige Text ist leider nicht überliefert, siehe die Auszüge aus chronikalischen Erwähnungen bei MÜLLER, Lukmanier, S. 82, dazu MÜLLER, Grauer Bund, S. 152; ERB/BOSCARDIN, Marienhospiz, S. 11 ff.

[91] MOTTA, Casaccia/Camperio, S. 4 f. Zur Geschichte beider Hospize vgl. EUGEN GRUBER, Die Humiliaten im alten Tessin. ZSG 18 (1938), S. 278–281; GRUBER, Gotteshäuser, S. 24 f.; MDT III, Nr. 5 Anm. 11, S. 58.

[92] DEPLAZES, Una lite, S. 118.

[93] Vgl. z.B. FRANSIOLI, Der St. Gotthard, wie Anm. 13, S. 13. Die Degagna Tarnolgio verlieh 1405 dem auf ihrem Alpgebiet im Bedrettotal (S. Giacomopass) errichteten Hospiz Valdolgia bedeutende Weiderechte, s. MDT I, Nr. 472.

ren einen Tag oder eine Nacht auf der Alp verbringen und länger nur, wenn der Strassenzustand die Weiterreise verhindert. Wer an Samstagen, an Sonn- und gebotenen Feiertagen ankommt, darf allerdings bis zum Ende der Festtage bleiben. Wer diese Bestimmungen verletzt, muss einen *bußpfennig* für jedes weidende Tier bezahlen, nämlich für ein Pferd einen Batzen, für eine Kuh oder ein Rind zwei gute Kreuzer, für ein Schaf einen halben Kreuzer (B 5). Der Vertrag von 1610 zwischen den Besitzern der «pezza comune» anerkennt ebenfalls das alte Durchgangsrecht (und damit verbundene Weiderechte) der Reisenden zwischen den Hospizen Santa Maria und Casaccia, begrenzt aber die Zahl der auf die Alp geladenen Pferde und schreibt ihre Kennzeichnung vor (B 12).

Mit ähnlichen Problemen hatten selbstredend die Besitzer von Wiesen und Weiden längs der ganzen Passstrasse zu kämpfen. So beklagten sich die Medelser 1526 vor Gericht in Disentis, dass die Säumer (*fürer*) Pferde und andere Tiere mitführten und sie ohne Erlaubnis im Tal zurückliessen. Erstaunliche Rechtsunsicherheit verrät die Frage, *ob sölichß geschächen mochti oder waß recht wäri.* Das Urteil lautete: Fremde Fuhrleute oder andere Personen müssten die Strasse ohne Aufenthalt passieren, mit Hab und Kaufmannsgut, mit Pferden oder anderen Tieren. Freilich gelten ähnliche Ausnahmen wie in der Kaufurkunde von 1572. Eine oder zwei Übernachtungen sind an Festtagen erlaubt, zwei bis vier, wenn *Gotz gwald* (schlechtes Wetter) den Transport von Salz oder anderer Kaufmannsware verhindert und drei bis fünf, wenn ein Ross hinkt. Wer diese Satzung verletzt, bezahlt eine Busse von vier Kreuzern pro Pferd und zwei Kreuzern pro Rind.[94]

[94] Gemeindearchiv Medel, Or. Perg. Nr. 57, 13.VI.1526. Vor dem Altlandrichter *Ulrich Berchter* als Stellvertreter des Mistrals *Juncker Gudentzen von Lumbrinß* und vor öffentlichem Gericht erschienen *Petter Parlayr und Gilli Lapaula jn namen vnd von wegen gemeinenn nachpuren zů Mädels mit jrem zů recht erloptten fürspräch Jann Berchter vß Thafetsch vnd clagten, wie ein gemeindt zů* (folgt gestrichen: *Tys) Mädels überladen wurdint vnd groblich beschwärdt wärindt der straß halben vonn den fürerenn vnd andrenn so den die straß da hin vnd her bruchtint. Die fürer fürent ettwen vff vnd enttliedent vnd liessen die rösser da vnd giengendt sy wyder heim. Ettlich schickten sunst rösser vff old ander vech vnd liessent da gon on jr erloptnus, des jnen gar vnlidenn wäre. Und begertten ain amann vnd gericht jnen ein ordinantz zů setzen vnd machen dämit sy dz jren ouch gniessenn vnd bruchenn als ander biderb lütt, vnd satztten durch jren obgenantten fürspräch zů recht, ob sölichß geschähen möchti oder waß recht wäri. Ward nach miner vmmfrag gevrtheildt sy möchtentz thůn vff sölichß satzt jr obgenantter fürspräch wytter zů recht wie sy sich halten söllendt, was sy schuldig syen vnd wie vill; wardt nach mines obgenantten richters vmmfrag mit einheliger vrthel erkent, das yeder so den die straß bruchen ist allwegen mit siner hab vnd kouffmaß gůt für vnd für faren sol vnd sych mit willenn old geuerdt jn endheinen weg sumen, es sigi mit rossen oder anders vech fürer old sunst wer sy sigint vnd jn obg[e]n[a]nten kilchspel nit seßhafft ist, vorbehalten . . .*

Damit sei nicht behauptet, die *richstraße, die gen Medels in hin gaht*[95], sei für die Landwirtschaft nur nachteilig gewesen. Der dauernde Unterhalt der Reichsstrasse mit Unterstützung der Gerichtsgemeinde förderte natürlich die Verkehrsverhältnisse auch für die Einheimischen. Die Talleute von Disentis finanzierten 1380 die Erneuerung und den Unterhalt der Brücke von Pardatsch. Einheimische und fremde Reiter sowie beladene Pferde und Ochsen sollten sie passieren können. Drei handwerklich offenbar geschickte Bauern von Drual und Acla erhielten dafür 100 Pfund Mailänder Münze und mussten die genaue Erfüllung des Dauerauftrages zusichern, indem sie mehrere Güter im Medelsertal als Pfand setzten.[96] Die Eigentümer und Pfandinhaber der Alpen mussten bis ins 19. Jahrhundert zum Unterhalt der Reichsstrasse beitragen. Dongio kaufte 1804 die Alp Stgegia mit der Verpflichtung, die *strada imperiale* und eine Brücke zu unterhalten und den ungehinderten Verkehr zu garantieren.[97]

## 5.2 Der regionale Verkehr über den Passo dell'Uomo

Die Leventinesen bewerten 1575 den Weg über den Passo dell'Uomo und durch die Alpen der Val Piora nach Quinto wie folgt: *ein gmeyne offne landstraß durch dise alp und stäffel yn und uß den Pündten* (B 7). Eine überraschend hohe Einschätzung der wichtigsten direkten Verbindung zwi-

[95] So wird ein verkauftes Gut in einer Urkunde vom 23.I.1402 lokalisiert; zitiert nach ISO MÜLLER, Die Ritter von Pontaningen. BM 1943, S. 23.

[96] Gemeindearchiv Medel, Or. Perg. Nr. 1, 15.X.1380. Dazu ausführlich BUNDI, Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte, S. 353 f.

[97] Gemeindearchiv Medel, Kop., Urkunden Nr. 71, 30.XII.1804. Die Bestimmungen über den Strassenunterhalt lauten:

1. *Viene ratificato il primo jstromento di vendita del 1728, li 27 luglio, in quanto da questo non viene variato ed derogato se non il ponto di poter carricare colle proprie bestiame, quale ponto resta annullato, in virtù di cui viene riservato l'alto dominio al Cantone Griggione, il diritto territoriale e giurisdizione al comune grande di Disentis, coi suoi diritti per il libero e non disturbato transito per la strada imperiale che passa per la Scheggia, ed al caso che nascessero delle questioni, che quele siano decise in Disentis.* (. . .)

2. *Vi prendono li compratori l'incarico di mantenere la strada che passa per tal alpe nel grado, maniera e condizione in cui era obligato il Monasterio mantenerla, e sollevare il Monasterio di qualonque molestia in ogni e qualonque caso e tempo, come pure la riparazione e manutenzione della testa di muro del ponte della parte della Scheggia.* Vgl. auch Anm. 33.

schen der Surselva und der Leventina, der Lukmanier- und der südlichen Gotthardroute! Man kann vermuten, dass dieser typische Nebenpass wie viele andere Bergpfade der hochalpinen Zone seit prähistorischer Zeit begangen war.[98] Die allgemeine Steigerung des Personen- und Warenverkehrs über die Alpen, das Anwachsen der Bevölkerung im mailändischen und im rätischen Gebiet bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts und nach der Agrarkrise des Spätmittelalters sowie die Ausstrahlung des Klosters Disentis als Wallfahrtsort mögen auch diesen regionalen Pass gefördert haben. Sicher hat die steigende alpwirtschaftliche Nutzung des Grenzraumes seit dem Spätmittelalter den Übergang belebt. Für eine Entwicklungsgeschichte des Passes reichen die Quellen nicht aus. Wir müssen die zufällig überlieferten Indizien im Stile der traditionellen Ereignisgeschichte interpretieren und dann Rückschlüsse auf die Langzeitabläufe ziehen.

Das Urteil des Landrates von Uri vom 6. November 1575 (B 7) in einem Streit zwischen den Alpgenossen von Piora, Campo und *Rotondo* in der Nachbarschaft Quinto und der Talgemeinde Leventina ist von zentraler Bedeutung für die Geschichte des Passo dell'Uomo. Zunächst der Gang der Ereignisse!

Im Jahre 1572 oder kurz zuvor klagten die Alpgenossen von Piora in Uri, sie müssten ihre Alpen mit grossen Kosten, vor allem in Prozessen, gegen ihre Nachbarn aus Bünden verteidigen. Strahler und Jäger lösten Steinschläge aus, mit verheerenden Folgen besonders zur Zeit der Alpladung. In einer späteren Phase des Prozesses führten sie ein konkretes Beispiel an: einer armen Witwe und anderen Personen wurden vier Haupt Vieh (wahrscheinlich Schafe und Ziegen) durch Steinschlag verletzt; es wäre falsch, solche Vorfälle aus heutiger Sicht als Bagatellen abzutun, es ging hier, in einer Zeit ohne Versicherungen und Haftpflicht der Alpkorporation, um die materielle Existenz einzelner Personen. Das Fünfzehnergericht in Altdorf gab Quinto Recht und entschied am 23. Dezember 1572, dass weder Fremde noch Leventinesen in der Alp mit den drei Stafeln ohne Erlaubnis der Alpgenossen Kristalle graben oder jagen dürften. Wer dem zuwider handle, müsse die hohe Busse von 15 Gulden zahlen und Kristalle und Jagdbeute abgeben. Das Urteil wurde in der ganzen Talgemeinde Leventina proklamiert, wo sich bald heftiger Widerstand regte. Quinto behauptete, auch Airolo hätte aus ähnlichen Gründen Strafen ver-

[98] Archäologische Funde fehlen allerdings, vgl. PIERANGELO DONATI, Sull'uso dei valichi alpini dal Gottardo al Bernina in epoca preromana. Quaderni ticinesi di numismatica e antichità classiche, 1979, S. 139.

hängt; das Verbot sei nötig, um Leib und Gut auf der Alp zu schützen. Aber der Fürsprecher der Talgemeinde bezeichnete das Verbot als unvereinbar mit dem Landesbrauch. Die Freiheit zu jagen und zu strahlen gelte unbestritten auf allen anderen Alpen der Leventina. Er mahnte vor einem gefährlichen Präzedenzfall, der auch andere Nachbarschaften zu einseitigen Schutzmassnahmen verleiten könne. Daraus könnten Unruhen, Rechtshändel und noch grösseres Unglück entstehen. Auf der öffentlichen Landstrasse zwischen der Val Piora und Bünden würden auch Kristalle und Jagdbeute aus anderen Gegenden *durchgangswys* transportiert, sodass eine Bestrafung grosse Kosten und *unrůw* verursachen könne. Das Privileg (*fryung*) könne auch grössere *mißordnungen* in der ganzen Landschaft auslösen.

Nachdem gütliche Verfahren gescheitert waren, akzeptierte das Urner Gericht die Tatsache, dass *sonderbare gottsgaben* wie Jagdwild und Kristalle auf anderen Alpen Allgemeinbesitz aller Leventinesen seien, und modifizierte 1575 das Urteil von 1572: Die Jagd ist in der ganzen Landschaft während des ganzen Jahres erlaubt; in den umstrittenen Alpen von Quinto aber gilt das Verbot, Kristalle zu graben, für die Zeit der Alpladung von Ende Mai bis 8 Tage nach dem Heiligkreuztag, also bis zum 22. September. Schäden, die auf der Jagd oder beim Strahlen entstehen, sind jederzeit zu ersetzen.

Diese relativ hohe Verkehrsfrequenz über einen Nebenpass im 16. Jahrhundert gibt zu denken. Der beschriebene Fall ist kaum in jeder Beziehung symptomatisch. In den Quellen finden bekanntlich in erster Linie die auf dem Prozessweg überwundenen Konflikte ihren Niederschlag. Man darf sich einen lebendigen und vorwiegend friedlichen Kontakt zwischen den Bündner Oberländern und den Leventinesen im Grenzraum vorstellen. Dafür spricht der regionale Salztransport, wie noch gezeigt wird. In unserem Fall weitete sich der Streit zwischen den Bündner Jägern und Strahlern und den Alpgenossen von Piora zum inneren Konflikt der Leventinesen aus. Die geschickt beschworene Gefahr der Revolte, der Störung von Ruhe und Ordnung, bewog die Gnädigen Herren von Uri, ein Rechtsurteil zu revidieren und den Landesbrauch der Untertanen zu beachten.

Den Bündnern waren Jagd und Kristallgraben im Pioragebiet nicht grundsätzlich verboten. Allerdings bestanden schon im 16. Jahrhundert Tendenzen, diese Regalien als territoriale Hoheitsrechte zu beanspruchen. Als die Medelser und die Vertreter der Cadi 1583 ihre Alp Puzzetta gegen

die Alp Soliva, damals im Besitz der Degagna Prugiasco der Nachbarschaft Chiggiogna, tauschten, behielten sie als Jurisdiktionsrecht nicht nur die Ausbeutung der Bergwerke, sondern auch Jagd und Strahlen vor, wobei offen bleibt, ob nicht mindestens die Jagd dem Alppersonal gestattet war.[99] Seit dem 17. Jahrhundert nehmen Bemühungen zur Territorialisierung dieser Regalien zu. Im 18. Jahrhundert häufen sich die Konflikte um die begehrten Kristalle des Grenzraumes und vor allem der Val Curnera.[100]

Das Strahlen hatte in dieser Gegend vermutlich schon im Spätmittelalter eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung. Bei den archäologischen Ausgrabungen in der Alp Santa Maria fanden sich in Schichten des 14./15. Jahrhunderts grosse Mengen von Bergkristallfragmenten mit Schlagspuren. Dienten sie zum Feuerschlagen? Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit verwendete man Quarzkristalle zum Schleifen und Schmelzen, zur Glasherstellung und als Schmuck. Vielleicht exportierten Strahler unserer Region – in der Cadi unter der Führung des Klosters Disentis (?) – ihre Kristalle in die Goldschmiedezentren Venedig und Mailand.[101]

Was den Warentransport betrifft, so war der Passo dell'Uomo vor allem ein geschätzter lokaler Salzweg, der an Bedeutung gewann, wenn in Kriegszeiten der Import aus dem mailändischen Raum oder über den Gotthard in die Leventina versperrt war. Diese Situation trat beispielsweise während der Kappeler Kriege (1529–1531) ein. Gotteshausleute von Disentis transportierten Salz bis zur Höhe der Val Termine, also des Passo dell'Uomo. Die Leventinesen und ihre Urner Obrigkeit anerkannten, *das inen die gotzhuslüt von Disentis vil gůts und früntschafft domaln mit sölchem saltz bewisen* (S. 124). Salz erscheint überhaupt als wichtigste Transportware im regionalen Passverkehr der Surselva und der Ambrosianischen Täler. Im Urteil von 1526 über die Weiderechte der Säumer ist nicht zufällig Salz die einzige konkret genannte Transportware, die anderem Kaufmansgut gegenübergestellt wird.[102] Mailand suchte den Absatz des röt-

[99] Gemeindearchiv Medel, Or. Perg., 2.VI.1583. Auszug aus der romanischen Übersetzung von 1810 bei MAISSEN, Mineralklüfte, S. 143, dazu ebd., S. 137.

[100] Archiv der Degagna Fichengo (Calpiogna), Papierdok. Nr. 194–210, 1741–1748. Die Statuten der Leventina (17./18. Jahrh.) verbieten den Fremden die Jagd in der ganzen Landschaft, ed. F. Ott. ZSR 12 (1864), S. 127.

[101] ERB/BOSCARIN, Marienhospiz, S. 23 f., 45. Über den Kristallhandel vgl. MAISSEN, Mineralklüfte, S. 126 ff.; DERICHSWEILER, Val Cadlimo, S. 46.

[102] Vgl. S. 76; weitere Belege für den Salztransport folgen im nächsten Abschnitt.

lichen italienischen Salzes im ganzen Machtbereich bis an den Alpenkamm durchzusetzen.[103] Unsere Quellen zeigen, dass die urnerische Leventina auf die Einfuhr des weissen deutschen Salzes (das wohl hauptsächlich von Hall bei Innsbruck stammte) über den Gotthard und die Bündner Regionalpässe angewiesen war, und vielleicht wurde es auch bevorzugt. Dem Bergbauer war Salz für die Zubereitung der Speisen, zur Konservierung von Fleisch und Gemüse, zur Käsebereitung und für die Viehzucht unentbehrlich. Salznot konnte Hungersnot bedeuten. Der Salztransport funktionierte, so scheint es, nicht nur aus regionalen Handelsinteressen, sondern auch, und besonders in Notzeiten, dank der Solidarität zwischen den Bergbewohnern über politische Grenzen hinweg. Gewisse Behinderungen des Transports entstanden eher in den südlichen Alpentälern, wie noch gezeigt wird.

## 5.3 Neue Alpwege und regionaler Passverkehr

Die Lukmanierroute durch das Medelser- und Bleniotal und der Passo dell'Uomo von der Lukmanierpasshöhe nach Quinto bildeten zwei Hauptachsen in einem regionalen Verkehrsnetz. Im 16. Jahrhundert häufen sich gleichförmige Prozesse um Durchgangsrechte für die Ladung und Entladung der Alpen und für den Warentransport. Welcher Zusammenhang bestand zwischen Alp- und Transportweg? Hier seien nur zwei Wege von der mittleren Leventina nach Bünden näher beobachtet.

### 5.3.1 Der Weg von Faido und Chiggiogna zu den Alpen Santa Maria und Soliva

Die Leventinesen erreichten die Alp Santa Maria nicht etwa über Quinto und den Passo dell'Uomo, sondern über den Passo Predèlp ins Bleniotal, durch die Alpen Lareccio, Stabbio Nuovo und Campo Solario zum Hospiz Casaccia und auf der Hauptstrasse über die Lukmanierpasshöhe. Es war unmöglich, grosse Viehherden überall auf schmalen Pfaden oder

[103] SCHNYDER, Bündner Pässe I, S. 52.

Passstrassen zu führen, ohne die Grasflächen der Umgebung zu beweiden und, vor allem wenn es sich um Pferde handelte, auch zu beschädigen. Dieser einfache Sachverhalt liegt allen Konflikten um Durchgangsrechte zugrunde.

Seit dem 15. Jahrhundert kämpfen die Leventinesen um Durchgangsrechte mit den Alpbesitzern im obersten Bleniotal: mit den Nachbarn von Olivone, von Ponto Valentino, Castro und Marolta und von Leontica. Diese Rechte der urnerischen Untertanen im mailändischen Bleniotal bildeten einen – wenn auch nicht zentralen – Streitgegenstand in der Vorgeschichte der Schlacht von Giornico (1478) und wurden im Frieden von 1479/80 zwischen Mailand und den Eidgenossen grundsätzlich anerkannt, aber nicht genau bestimmt.[104] Lange dauerte der Frieden nicht. Die Leventinesen entrissen den Bleniesen eine der beiden verpachteten Klosteralpen (Aravasco und Prosecco?) und wollten vom Abt auch die andere in Pacht oder Pfand nehmen. Der Herzog ermahnte den Abt 1483, die Bleniesen bei ihren alten Pachtrechten zu beschützen.[105] Wenige Jahre später belasteten neue Konflikte die regionalen alpwirtschaftlichen und verkehrspolitischen Interessen. 1486, in der Zeit der Wormserzüge, besetzten die Gotteshausleute von Disentis das Bleniotal und machten reiche Viehbeute. Auch nach dem Frieden von 1487, in dem die Drei Bünde von Mailand die gleichen Zollprivilegien wie die Eidgenossen erhielten, folgten Gewaltakte der Disentiser gegen Bleniesen.[106] Seit 1496 vertraten Uri, Schwyz und Nidwalden als Herren der Landvogtei Blenio die Rechte ihrer Untertanen gegen die Leventinesen, und es ist anzunehmen, dass Uri als direkt beteiligte Obrigkeit beider Parteien ausgleichend wirkte.

1577, fünf Jahre nach dem Kauf der Alp Santa Maria, fällte ein Schiedsgericht mit dem Landvogt von Blenio als Obmann ein grundlegen-

[104] Die Eidgenössischen Abschiede aus dem Zeitraume von 1478 bis 1499. Bearb. von ANTON PHILIPP SEGESSER. Der amtl. Abschiedesammlung Bd. 3, Abt. 1, Zürich 1858, S. 673–688. EMILIO BONTÀ, La Leventina nel Quattrocento. L'assedio di Bellinzona e la battaglia di Giornico (1478), Bellinzona 1929, S. 43 f., 143–145. ELIGIO POMETTA, La Guerra di Giornico e le sue conseguenze 1478–1928, Bellinzona 1928, S. 30–36.

[105] MÜLLER, Abt Johannes Schnagg, S. 178. Die beiden Teile der Alp Santa Maria waren schon 1473 an die Leventinesen verpachtet bzw. verpfändet worden, und 1506 folgten wieder die Bleniesen. Vgl. S. 20.

[106] MÜLLER, Abt Johannes Schnagg, S. 198. ELIGIO POMETTA, Gli ultimi anni di Blenio ducale. Archivio storico della Svizzera italiana 2 (1927), S. 27 f.

des Urteil, das Einblick in die konkreten Streitpunkte um die Alpwege durch das Bleniotal gewählt. Das Durchgangsrecht für Vieherden und für *altri suoij negotij,* womit nur der regionale Warentransport gemeint sein kann, wird grundsätzlich anerkannt. Doch präzise Bestimmungen schränken die Weiderechte soweit als möglich ein: die Leventinesen müssen den direkten Weg ausserhalb der Stafel der Alpen Lareccio, Campo Solario, Stabbio Nuovo und *Stabio Bissale* zum Hospiz von Casaccia wählen und auf der *Strada Francischa* (Lukmanierroute) ohne Halt weiterziehen, ausser mit verletzten Tieren. Die Pfändungssummen für alle Arten von Gross- und Kleinvieh sind festgelegt. Gepfändete Tiere sind in den Ställen des Hospizes Casaccia unterzubringen. Weitere Streitgegenstände werden in den Prozess einbezogen. Die Leventinesen müssen gepfändete Tiere der angrenzenden Blenieser Alpen im Hospiz Sta. Maria unterbringen. Das Recht auf Holzversorgung der Alpbesitzer von Sta. Maria im Bleniotal, in der *Silva seccha* entlang der Lukmanierstrasse bis Acquacalda, wird bestätigt.[107]

Den gleichen Weg über das Bleniotal benutzten die Nachbarn der Degagna della Traversa (Rossura, Figgione, Tengia) in der Nachbarschaft Chiggiogna, um ihre Alp Soliva in der untersten Val Medel nordöstlich von Curaglia zu erreichen. Beim Aufstieg zum Passo Predèlp mussten sie das Gebiet der Degagna Molare in ihrer Nachbarschaft und dasjenige der Nachbarschaft Faido durchziehen. So entstanden Konflikte unter den Leventinesen schon um die erste Strecke des langen Alpzuges.

1511 klagt Molare vor dem ordentlichen Gericht der Leventina, wenige Jahren zuvor hätten die Nachbarn von Rossura begonnen, ihre Alpweiden mit grossen durchziehenden Viehherden zu schädigen, was der alten Gewohnheit und dem Recht der Urkunden widerspreche, denn früher habe das Durchgangsrecht nur für Pferde und Maultiere gegolten, die Salz und andere für den Eigenbedarf nötige Ware aus Bünden einführten. Rossura wehrte sich mit dem Argument, es handle sich um einen öffentlichen Weg (*strada mastra*) aller Leventinesen sowohl für den Warentransport wie für das Vieh, hätten sie doch eine gewisse Alp (Soliva) in Bünden für eine hohe Summe erworben. Sie verlangten die gleichen Rechte wie andere Leventinesen. Das Gericht schützte das neue Durchgangsrecht, beschränkte es aber auf den kürzesten zwischen Mauern verlaufenden Weg ausserhalb der *terra* (bes. die Siedlung und die

[107] Archiv der Degagna Tarnolgio (Mairengo), Or. Perg. Nr. 53, 27.XI.1577.

Heimwiesen) von Molare. Für beladene Esel und Maultiere wurden Maulkörbe vorgeschrieben.[108]

Ein neuer Aspekt wird sichtbar. Der regionale Passweg von Rossura über das Bleniotal nach Bünden war 1511 unbestritten und diente – wohl seit Jahrhunderten – für den Import deutschen Salzes. Erst die Benützung dieser alten Passpfade als neue Alpwege führte zum Konflikt.

Den gleichen Kampf wie gegen Molare musste die Degagna della Traversa zusammen mit den Degagne von Calonico und Chiggiogna 1538 gegen die Degagna von Fichengo der Nachbarschaft Faido für den Weg durch die Alp Carí ausfechten. Hier ist die Alp Soliva ausdrücklich als Ziel genannt.[109] Parteiargumente und Urteile zugunsten der Angeklagten entsprechen grundsätzlich den schon erwähnten Urkunden. Auffallend ist die Betonung der *alpes forenses,* für die nach Auffassung der Kläger die üblichen Durchgangsrechte der Leventinesen nicht gelten sollten. Es gebe noch andere Strassen nach Bünden; gemeint war vermutlich der grosse Umweg über die Gotthardstrasse nach Quinto und zur Val Piora. Das Gericht gewährte ein beschränktes Durchgangsrecht gestützt auf Beweisurkunden, Zeugenaussagen und die Statuten der Leventina.[110]

108 Patriziatsarchiv Chiggiogna, Or. Perg. Nr. 8, 5.IX.1511: *Preponentes suprascripti vicini de Molare cum querela qualiter suprascripti de Rossura paucis annis retroactis inceperunt facere iter super eorum dominiia, alpem et possessiones cum eorum bestiamentibus, quod egre fecerunt quia nunquam fuit de consuetudine nixi solummodo cum equis et aselis conducendi sal et alia necessaria a Cruala per eorum usu et non aliter. Quod iter fit in eorum et bonorum suorum magnum preiuditium, quia destruuntur eorum gaudimenta per totum tempus estatis et pluries in ebdomoda. Et fit contra antiquas consuetudines et eorum iura et instrumenta, quia ipsi de Rossura nulum in dominiio ipsorum de Molare habent regarium nec unquam habuerunt eundi nec redeundi cum simillibus bogiis, equis et aselis prout nunc ire ceperunt. (. . .) Contra responderunt illi de Rossura dicentes quod ipsi et sui antecessores nec non homines totius vallis qui voluerunt semper uxi fuerunt illud iter tanquam strata mastra eundi ad partes Cruale accipiendo sal obsoneum et alia necessaria, et quod per illas stratas mixerunt eorum bestias quas dabant ad fictum sine contraditione. Nunc autem non credunt privari posse de iure ab illo itinere, et non peyus ipsos tractari quam alios Leventinenses, quia potius nunc eis illud necesse est quam tempore retroacto, quia certam exbursaverunt quantitatem pecuniarum super certam alpem in partibus Cruale quam sperant uti et gaudere posse ac debere et per viam illam ipsam alpem honerare et exhonerare et sine preiuditio ipsorum de Molare . . .*

109 Die betreffenden Pfand- oder Pacht- und Kaufverträge sind nicht überliefert.

110 Patriziatsarchiv Chiggiogna, Or. Perg. Nr. 14, 11.VI.1538. Die Hauptforderung der Alpgenossen von Chiggiogna: *. . . ut iuridice cognoscamus ut illinc per ipsam alpem de Carigo transire et redire possint ad omnia eorum negotia cum omnibus suis bestiaminibus grossis seu minutris et equis et asinis pro conducendo eorum esum et gaudimenta bestiaminum et eos condemnare in expensis.* Das Gericht bestätigt dieses Wegrecht *pro omnibus eorum necessitatibus.*

### 5.3.2 Der Weg von Molare und Fichengo zur Alp Curnera

Spätestens seit 1505 pachteten die Nachbarn von Molare (Nachbarschaft Chiggiogna) die Alp Curnera auf Tavetscher Gebiet. Die Degagna von Fichengo (Nachbarschaft Faido) kaufte die Alp 1540 vom Kloster Disentis (vgl. S. 21). Der neue Alpweg, den es näher zu bestimmen gilt, löste ähnliche Konflikte aus wie der Weg ins Medelsertal.

Tarnolgio bestritt 1509 das Durchgangsrecht von Molare durch seine Alp (Carí) zur Ladung der *alpes forenses de Cruala.*[111] Die von Molare antworteten, sie hätten ein altes Gewohnheitsrecht, diesen Weg, der gleichsam als *Strada Francischa* gelte, mit Gross- und Kleinvieh und mit Eseln bzw. Maultieren zu benützen, um Speisesalz und andere nötige Ware aus Bünden zu importieren. Hier ist natürlich nur von der Aufstiegsroute in der Leventina die Rede. Ob der ganze Viehweg bis zur Alp Curnera auch als Salzweg diente, wie man vermuten darf, steht nicht fest. Es wäre möglich, dass auch die Alpgenossen von Curnera ihren Warentransport für den Eigenbedarf über den Lukmanier (und Passo Predèlp) abwikkelten. Die Bezeichnung *Strada Francischa* und *via publica* für die Anfangsstrecke in der Leventina deutet wieder den Anspruch auf eine für alle Leventinesen öffentliche Strasse an, für welche die Talgemeinde, nicht die Nachbarschaft zuständig war. Die Gegenpartei betonte die *alpes forenses,* um das gewohnheitliche und statutarische Durchgangsrecht auf Wegen zu den Leventineser Alpen einzuschränken, was seltsam erscheint, beanspruchten doch beide Degagne ihrerseits den Weg durch nichtleventinesisches Gebiet. Das ordentliche Gericht der Leventina anerkannte 1509 die Alpwege von Molare und die damit verbundenen Weiderechte, soweit sie nicht *malitioxe* missbraucht würden, und legte die Bussen fest.[112]

[111] Es steht nicht fest, ob damit nur mehrere Stafel der Alp Curnera oder noch weitere Klosteralpen gemeint waren. Die Alp Santa Maria war seit 1506 allerdings wieder im Pfandbesitz von Bleniesen, vgl. S. 20.

[112] Archiv der Degagna Molare, Or. Perg. Nr. 30, 24.V.1509. Die vom Gericht anerkannten Argumente der angeklagten Nachbarn von Molare lauten: *Responderunt illi de Molare hanc ob causam fuisse, quia sic consuetudo fuit illinc per eos et alios egentes ire et redire cum eorum bestiaminibus ab antico citra, quia quaxi computatur strata Francescha eundi et redeundi cum bestiaminibus eorum grossis et minutis, equis et assellis conducentes sal de Cruala obsoneum eorum et alia necessaria per quam credunt in futurum etiam ire et redire posse.* Nachdem Tarnolgio das Wegrecht erneut abgelehnt und die Weideschäden betont hat, antwortet Molare: *Contra etiam replicare fecerunt suprascripti de Molare, quod in altero tempore iam elapso per viam illam iverunt, et quod numquam eis contradictum non fuit nec proibitum, quia sciebant de iure contradicere non posse nemini per similem viam eundi et redeundi, quia fuit et est via publica unicuique egenti.*

Umstritten war auch die Wegstrecke durch das Gebiet von Quinto. Lange Querelen um Weideschäden führten 1502 sogar zu einem Ehrverletzungsprozess um den Weg in die Alp Curnera: *causa itineris eundi in alpem Cornere.*[113] Nachdem das Kloster 1529 den Pachtvertrag für 6 Jahre verlängert hatte[114], erlaubten die Alpgenossen von Piora (Quinto) denen von Molare 1530 den Durchzug durch die Alpen Carorescio (südöstlich des Passo dell'Uomo) und Cadlimo während 9 Jahren für einen Jahreszins von 20 Pfund Terzolen.[115] Nachdem die Degagna von Fichengo (Nachbarschaft Faido) die Alp 1540 gekauft hatte, brach der Streit um das früher von Quinto nur befristet gewährte Durchgangsrecht erneut aus. Das Talgericht entschied zugunsten von Fichengo, und dagegen appellierten die Alpgenossen von Piora an das Fünfzehnergericht in Uri, indem sie kategorisch jedes Durchgangsrecht bestritten. Fichengo verteidigte das Urteil erster Instanz mit dem Gewohnheitsrecht der Talkommune: *dan allenthalben im landt Lifinen der bruch sige, das ein nachpur und gemein nachpurschafften einandern zuo dem synen zimlich stäg und wäg geben müesen.* Den Urnern blieb wohl nichts anderes übrig, als den Zugang zu einer gekauften Alp zu sichern. Sie erlaubten Fichengo den Zug durch Piano Grande (Teil der Alp Carorescio), Segna und die Alp Cadlimo, schränkten aber das Servitut im ausgewogenen Urteil von 1543 ein. Das Durchgangsrecht galt nur insgesamt während 3–4 Tagen zur Ladung und Entladung der Alp. Während der Alpzeit durften neues Vieh und Pferde nur *an der hand* nach Curnera geführt werden. Für Verzögerungen wegen schlechten Wetters war eine Abgabe zu entrichten. Der Umweg über die Gotthardstrasse nach Quinto und Altanca wurde ausgeschlossen.[116]

113 Archiv der Degagna Molare, Or. Perg. Nr. 29, 10.XII.1502.

114 Vgl. Anm. 29.

115 Archiv der Degagna Molare, Papierdok. Nr. 11, 27.V.1530. Der Konflikt bestand *inter consules et vicinos vicinantie de Quinto, videlicet bovienses alpium Pigore, Cornelii et Tommi et eorum confinibus parte una et consulem ac vicinos seu singulas personas deganee de Molare et partem habentes in alpe de Cornera ipsis de Molare ficto locata a Reverendissimo domino abbati Sartinensis* (!) *de Monasterio de Cruualla parte ex altera. . . occaxione itineris quod ipsos de Molare oportet facere ac uti per alpem Carrorecii et Catelumi suprascriptorum de Quinto pro eundo et redeundo ad ipsam alpem Cornere prout eis opus est.* Auffallend am Urteil der Urner Gesandten *Andreas Anschwanden* und *Henrichus Gherichus* ist die Rücksicht auf Quinto. Das Durchgangsrecht wird als *gratia* aufgefasst, die Molare nach 9. Jahren wieder erbitten muss. Bei der Forderung nach Schadenersatz werden ausnahmsweise nicht die Weiden, sondern die Alpgebäude betont *(si ipsi de Molare facient aliqua damna ad aliquas cassinas).*

116 Archiv der Degagna Fichengo, Or. Perg. Nr. 30, 15.IX.1543.

Der ausserordentlich lange und schwierige Alpweg der Nachbarn von Molare und Fichengo ist klar ersichtlich: über den Passo Predèlp (2436 m) zur Alp Lareccio im Bleniotal, über den Passo del Sole (2376 m) zurück in die Leventina zur Alp Carorescio, über den Passo dell'Uomo (2213 m) und die Val Termine hinunter, dann die linke Talseite hinauf und dem Oberlauf des Medelserrheins entlang durch die langgestreckte Val Cadlimo hinauf und über den Passo Vecchio (2737 m) westlich des Curneragletschers hinunter in die Alp Curnera.[117]

### 5.3.3 Die dauernden Interessenkonflikte

Zusammenfassend stellen wir komplexe Zusammenhänge zwischen Regionalpässen und Alpwegen im tessinisch-bündnerischen Grenzraum fest. Alte Pässe dienten als neue Alpwege, nachdem der grosse Bedarf an Viehweiden die Tessiner gezwungen hatte, überschüssige Alpen des Klosters Disentis zu erwerben. Die ständigen Verbindungen mit den weitentlegenen Alpen zur Sommerzeit hat zweifellos den Waren- und vor allem den Salzimport intensiviert. Wo besorgten sich die Leventinesen und Bleniesen das kostbare Salz? Darüber schweigen die Quellen. War Disentis ein kleines Zentrum des Salzhandels? Transportierten immer die Bündner das Salz bis zu den Passhöhen, wie es in einem Fall für den Passo dell'Uomo bezeugt ist (vgl. S. 121), oder organisierte das Alppersonal den Einkauf und Transport bis zu den Alphütten, die auch die Funktion kleiner Susten der Alpkorporationen erfüllten?[118]

Andererseits behinderte der Streit um Weiderechte entlang den Passwegen den Warentransport, denn die Alpgenossen bekämpften in schwierigen Konfliktsituationen jedes Durchgangsrecht. Der Mangel an Alpweiden wurde zur wirtschaftlichen Existenzfrage der Viehzüchter und belastete die Solidarität zwischen den Nachbarschaften der Ambrosianischen Täler. Die Alpkorporationen kämpften mit verblüffend übereinstimmenden Argumenten bald für die eigenen neuen Alpwege und bald gegen die

[117] BONTÀ, wie Anm. 104, S. 43 f.

[118] Über Salzstrassen, auch durch Graubünden, zu den ennetbirgischen Vogteien im 16. Jh., vgl. MARGRIT HAUSER-KÜNDIG, Das Salzwesen der Innerschweiz bis 1798, Zug 1927, insbesondere S. 14–18, 86 f., 158 f. Ähnlich wie die Tessiner in Bünden holten sich die Bündner (von Brigels) aus Glarus Salz und Proviant, siehe SCHMID, Westgrenze des Rätoromanischen, S. 180.

analogen Ansprüche ihrer Nachbargemeinde und der Konkurrenzkorporation der eigenen Nachbarschaft. Die Gerichte erster Instanz der Talgemeinden und die Appellationsgerichte der drei Alten Orte meisterten die Krise souverän, indem sie alle neuen Alpwege anerkannten, aber die Weiderechte soweit als möglich einschränkten. Dazu dienten Bestimmungen über Schadenersatz, die Zeitspanne des Durchzugs, die genaue Route und über Notsituationen durch schlechtes Wetter, verletzte Tiere usw.

Rechtlich entsprang der Konflikt dem unvereinbaren Gegensatz zwischen den Talstatuten, die das Durchgangsrecht grundsätzlich anerkannten, und der Zunahme des Verkehrsvolumens, die altes lokales Gewohnheitsrecht durchbrach. Das neue Recht der Urkunden modifizierte und verwandelte allmählich die alte Gewohnheit. Das lag im Interesse der Alpkorporationen der unteren Talhälften, nicht aber der Nachbarschaften von Olivone und Quinto, die ihr eigenes Grundeigentum oder wenigstens ihre Nutzungsrechte über die Wasserscheide nach Norden ausdehnten. Die tessinischen Nachbarschaften bewiesen im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit erstaunliche Kraft und Vitalität bei der Verteidigung und Erweiterung ihrer landwirtschaftlichen Existenzgrundlage.