

Zeitschrift:	Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte
Herausgeber:	Staatsarchiv Graubünden
Band:	24 (2011)
Artikel:	Der Septimer : Wahrnehmung und Darstellung eines Alpenpasses im Mittelalter
Autor:	Ringel, Ingrid H.
Kapitel:	1: Einführung : Beschreibung des Septimerpasses und der über ihn führenden Strasse von Chur nach Chiavenna
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-939153

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: 25.02.2026

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

1 Einführung: Beschreibung des Septimerpasses und der über ihn führenden Strasse von Chur nach Chiavenna

Wenn wir in dieser Arbeit vom Septimer(-Pass) handeln, von der Überquerung desselben und insbesondere von Vorstellung und Wissen des mittelalterlichen Menschen von diesem und dabei zu dem Ergebnis kommen, dass er ein bekannter, ja berühmter Alpenpass war, so wird sich mancher – vor allem derjenige, «der jenseits der Tardisbrücke», d.h. ausserhalb Graubündens, geboren wurde¹, – fragen, wo der Pass denn eigentlich liegt, welche Orte er verbindet und welche Funktion er heute hat. Das letztere ist leicht zu beantworten: Es führt über ihn keine (Kantons-)Strasse, denn nach dem Bau einer Strasse von Bivio über den Julier (2284 m), den «Zwillingspass» des Septimer², nach Silvaplana in den Jahren 1820–1826³, die zwar länger, aber zu jeder Jahreszeit gang- bzw. befahrbar und früher schneefrei ist, womit ein *fait accompli* geschaffen worden war, erschien der Bau einer Strasse über den Septimer zunächst «weniger notwendig»⁴, wurde dann aber in der Presse ziemlich emotional als sehr wünschenswerte Ergänzung zum Julier diskutiert, und – nach dem Ausbau der Strasse Chur–Bivio (1834–40) – in der Novembersitzung 1846 des Grossen Rats schliesslich wegen Fahrbarmachung des Septimerberges «wenigstens für den Winter» der Kleine Rat beauftragt, eine Untersuchung anzuordnen, ob dieses Projekt, das der Splügen-Strasse Konkurrenz machen sollte, «mit nicht zu grossen Kosten» realisiert werden könne, doch unterblieb der Bau letztlich. Ebensowenig wurden mehrere Projekte für einen Eisenbahntunnel⁵ verwirklicht, während schliesslich die Albula-Linie bevorzugt wurde (1903). Bekannt geworden wäre der Septimer

¹ Diese wichtige Brücke, die 1529 von Medardus (Tardi) Heinzenberger von Ragaz über den Rhein bei Mastrils (nördlich der Landquartmündung) erstellt wurde, lag an der Grenze Graubündens zur Eidgenossenschaft. Vgl. zu deren Bedeutung GILLARDON, Geschichte der Tardisbrücke.

² SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels I, S. 13.

³ SOLCA und GREGORI, Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen, S. 6f.; siehe auch die Einordnung SIMONETTS, Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: Handbuch der Bündner Geschichte III, S. 61–88, hier S. 65.

⁴ THEOBALD, Der Septimerpass, S. 67. – Zur Diskussion im Grossen Rat des Kantons Graubünden vgl. die «Fortsetzung der Verhandlungen des Grossen Rates 1846», S. 44.

⁵ Die geognostische Studie THEOBALDS (s. die vorh. Anm.) ist anlässlich eines Tunnelprojekts von Mulegns (im oberen Oberhalbstein) nach Casaccia 1862/63 veröffentlicht worden. – 1885 gab es ein Bahnprojekt Chur–Thusis–Schyn–Tiefencastel–Bivio–Maloja–Bergell–Chiavenna mit zwei Varianten ab Bivio, eine über den Julier mit Zahnradantrieb, die zweite, in unserem Rahmen relevant, sollte der alten Septimer-Route durch die Val

sicherlich durch ein 1970 von Italien vorgelegtes Projekt einer «Autostrada della Neve» (anfangs «Septimer Transeuropa-Strasse» genannt), einer Autobahn, welche eine möglichst kurze Verbindung zwischen Deutschland und Italien zur Förderung des dortigen Tourismus herstellen und durch das Oberhalbstein, unter dem Septimer hindurch ins Bergell und von dort nach Mailand verlaufen sollte; dieses wurde auch von Schweizer Seite finanziell unterstützt, doch geriet es in Vergessenheit und wurde ad acta gelegt⁶, ob zum Schaden von Oberhalbstein und Bergell, ist heute allerdings zu fragen. Bis gegen 1838 wurde der Septimer-Weg vom Bergeller Boten sommers wie winters begangen, dann stellte der «Oste» (Wirt) den Winterbetrieb des Hospizes ein, so dass der Verkehr abnahm, und kurz darauf brannte das Hospiz (die unten erwähnte Tgesa da Sett aus der frühen Neuzeit) ab und wurde nicht wieder aufgebaut⁷. Der Septimer ist also ein ziemlich einsamer Pass geworden, allein in der kurzen Sommerzeit von Wanderern begangen und im Winter von Tourenläufern befahren, und nur wenige Nicht-Schweizer kennen ihn, im Gegensatz etwa zu dem ins Oberengadin führenden Julier.

Im Mittelalter dagegen war der 2310 m hohe Septimerpass neben Brenner (1375 m), Grossem St. Bernhard (2469 m) und – seit dem Spätmittelalter – dem Gotthard (2108 m)⁸ einer der wichtigsten Alpenübergänge, stellte er doch (abgesehen vom niedrigeren Splügenpass [2113 m], der aber erst Ende des 15. Jahrhunderts nach dem Ausbau der Viamala⁹ in Aufschwung kam) die direkte Verkehrsverbindung zwischen Chur im Norden und Chiavenna im Süden der Berge, in grösseren Dimensionen zwischen dem Bodenseeraum mit seinem nördlichen Vorland und dem Rheintal sowie zeitweise der Zürich-Walensee-Route und der Lombardei mit ihren Zentren Como und Mailand her.

Tgavretga folgen, dann den Piz Lunghin in einem 5 km langen Tunnel durchqueren, um Maloja zu erreichen (erw. bei SIGRON, Heimatbuch Tiefencastel, S. 208 mit Anm. 32 auf S. 247).

– Zur selben Zeit war ein Bahnprojekt «Vanossi» vom Oberhalbstein durch den Septimer ins Bergell in Arbeit, mit 25% Steigung und Kurvenradien von 300 m mit einer Tunnellänge von 26,35 km. Dazu und zu weiteren Projekten COLLET, in: Heimatbuch Riom-Parsonz, S. 60f. – Zum (vergeblichen) Bemühen der Bündner, einen Zuschlag für eine Alpenbahntransversale durch ihr Gebiet zu gewinnen – es wurde der Gotthard bevorzugt, vgl. SIMONETT, Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: Handbuch der Bündner Geschichte III, S. 69f.

⁶ COLLET, in: Heimatbuch Riom-Parsonz, S. 59f. mit einer Planskizze von 1971.

⁷ Nachricht aus: Allgemeines Fremdenblatt für sämtliche Kurorte Graubündens, 18. Jg. 1893, Nr. 6. – Zum Neubau siehe unten.

⁸ Vgl. zu den drei Pässen neben Spezialliteratur insbes. die Übersichten bei TYLER, The Alpine Passes, und BERGIER, Le trafic à travers les alpes, in: Le Alpi e l'Europa III, S. 1–72, hier S. 25ff., ausserdem die Bewertung hinsichtlich ihrer Bedeutung bei GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 243ff.

⁹ Siehe unten im Kapitel «Die Etzlaub-Karten».

1.1 Der «Begriff» Septimer

Ehe wir diese Passverbindung näher beschreiben, ist zunächst der Begriff «Septimer» zu hinterfragen, da es immer wieder Forscher gibt, welche die Meinung vertreten, «dass wir es beim mittelalterlichen Septimer nicht mit einem ganz bestimmten Pass zu tun haben, sondern mit einem ganzen Passsystem, das einen Sammelnamen trug, der in erster Linie Septimer und Julier samt Maloja gemeinsam meinte, im Extremfall sogar alle von Chur aus zugänglichen Bündnerpässe nach Italien», wie es Glauser formuliert hat¹⁰.

Schon in den späten 70er-Jahren des 19. Jahrhunderts hatte Bernhardi in seiner Monographie zu Lothar von Supplinburg aus einer Nachricht *Ottos von Freising*, der Staufer Konrad habe im Frühjahr 1128 die Alpen am Septimer, wo Rhein und Inn entspringen, überquert, den Schluss gezogen, es handle sich beim Septimer nicht um «eine einzelne Spitze, sondern eine weitausgedehnte Bergmasse, an welcher der Inn aus dem Lago di Lugni [!] und der Averser Rhein», ein Nebenfluss des Hinterrheins, entspringen¹¹. Doch muss man bei der Aussage des Chronisten nicht unbedingt an den im Avers, einem Nachbartal des Oberhalbstein, entspringenden Bergbach denken, der wie andere zur Gruppe der Rheinquellflüsse gehört; auch nahe dem direkt oberhalb des Septimerpasses liegenden Lunghinpass (2645 m) ist neben der Quelle des Inn die Quelle eines Nebenflusses des am Julier entspringenden sog. Oberhalbsteiner Rheins zu finden – eine Benennung, die noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts, ja des 20. Jahrhunderts, wofür der Namenforscher Widmer Belege bringt, üblich war¹² –, der heute jedoch eher als Julia (roman. Gelgia) bekannt ist; das bedeutet, Bernhardi war offensichtlich der Name «Oberhalbsteiner Rhein» unbekannt.

¹⁰ GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 239. – Übrigens ist auch noch im Geographischen Lexikon der Schweiz (von 1908), V, S. 503f. unter dem Stichwort «Septimerpass» von einem «Septimer im weiten Sinne» in älterer historischer Zeit die Rede (S. 504), doch stützt sich Vf. hierbei auf eine überholte Datierung des später so genannten *Reichsgutsurbars*. – Zur Etymologie des Namens siehe unten im Kapitel «Das Summarium Heinrici».

¹¹ BERNHARDI, Lothar von Supplinburg, S. 198 Anm. 3. – Dazu auch unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 12. Jahrhundert».

¹² Siehe VON PETERELLI, Beschreibung des Hochgerichts Oberhalbstein (von 1806), S. 429, und VON SALIS, Versuch einer Beschreibung der Gebirge der Republik Graubünden (von 1807), S. 187 Anm. 8. – Zum 20. Jh.: WIDMER, Ils numis cumponids Surmeir, Surses, Surset cun lur furmas derivadas, S. 129f. – hier auch der Hinweis, dass 1896 die Form «igl Ragn Gelgia» begegnet. Siehe auch oben in unserer «Einführung», bes. Anm. 5 (mit weiterer Literatur).

Auch Glausers Ansicht vom ‹Septimer› als «Sammelnamen» für ein ganzes Passsystem geht von der Interpretation zweier mittelalterlicher Quellen aus, zum einen von der zu Ende des 13. Jahrhunderts von einem Unbekannten verfassten sog. *Descriptio Theutoniae*, in der sich die Nachricht findet, der Rhein entspringe in den Bergen, die Italien von Alemannien scheiden, und zwar *in monte qui vocatur Septimus*¹³, zum anderen von einem Schreiben des Churer Elekten Konrad III. und seines Domkapitels von 1276/77 an Provinzial und Definitoren des Dominikanerordens, in dem sie inständig darum baten, in der Stadt Chur ein Ordenshaus zu errichten, u. a. mit der Begründung, eine Ordensniederlassung in der Stadt sei, da Chur am Fusse des Septimer liege, für all jene Brüder notwendig, welche die Alpen in Richtung Lombardei und zurück überquerten, um sich hier vor der Reise zu stärken, nach der Rückkehr aber von deren Strapazen zu erholen¹⁴. Eine Bestätigung für seine Meinung, dass der ‹Septimer› – nur er begegnet in den Quellen des 10. bis 13. Jahrhunderts – ein Sammelbegriff sei, sah Glauser zudem in der Tatsache, dass der Julier, obwohl «vor 1365 in den schriftlichen Quellen nie genannt», aufgrund archäologischer Zeugnisse, der «Karrenspuren im obersten Bergell und zwischen Maloja und Julier ... von der Römerzeit über das Mittelalter bis zur Neuzeit in das Verkehrssystem eingebunden gewesen sein muss»; selbst beim Strassenbau am Septimer von 1387, auf den wir unten eingehen, zieht er vorsichtig in Erwägung, ob hier nicht an «die Erneuerung der bereits vorhandenen römischen Julierroute» zu denken sei¹⁵; man habe Septimer und Julier offenbar nicht unterschieden.

Wenn Glauser die Formulierung der *Descriptio* so versteht, mit Septimer «müßte ... nicht ein bestimmter Bündner Passübergang gemeint gewesen sein, sondern die Bezeichnung für jenen Teil Graubündens, in dessen Mitte als europaweit bekannter Verkehrsstrang die Septimerroute verlief», es handle sich also um einen «Landschaftsnamen»¹⁶, so denkt er u.E. zu modern: Heute kennt man die beiden Hauptquellflüsse des Rheins – den Vorder- und den Hinterrhein –, doch war es für die Menschen des Mittelalters und noch der

¹³ *Descriptio Theutoniae*, in: *Annales Colmarienses, Basileenses, Chronicon Colmariense*, hg. von JAFFÉ, S. 238,26f. (Nach GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 239 Anm. 55 «um 1200» verfasst). Zur *Descriptio* siehe noch im Kapitel «Die Ebstorfer Weltkarte». – Kritisch zu Glausers Argumenten auch MURARO, Bischof Hartbert von Chur, S. 105f. Anm. 485.

¹⁴ BUB III (neu), Nr. 1250 (1077) S. 44f.

¹⁵ GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 239 mit Anm. 59. – Zur Nennung des Julier im Jahre 1365 siehe Rätisches Namenbuch II, bearb. von SCHORTA, S. 717 (Güglia); bei dem Beleg handelt es sich nur um eine Grenzangabe (ed. BUB VI, Nr. 3505 S. 462f.).

¹⁶ GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 239.

frühen Neuzeit ein Problem, die wichtigsten Quellflüsse herauszufinden, da das Bündner Gebiet von einem ganzen ‹Wurzelgeflecht› von Rhein(quell)-flüssen durchzogen war, die noch dazu teilweise ebenfalls den Namen R(h)ein/Ragn, zumeist allein nach Tälern geschieden, tragen, darunter auch der sog. Oberhalbsteiner Rhein. Erst zu Anfang des 17. Jahrhunderts war dieser Erkenntnisprozess abgeschlossen, wie wir unten näher ausführen werden¹⁷. Vorher aber wurde nicht nur in der *Descriptio*, sondern auch in anderen mittelalterlichen Quellen, unter ihnen schon in der *Chronik Ottos von Freising* aus dem 12. Jahrhundert, das bisherige ‹Wissen› vom Ursprung des Rheins am Septimer, der als bekannter Pass und als wichtige Wasserscheide galt, von Generation zu Generation weitertradiert.

Den Passus des Churer Schreibens von 1276/77, den schon 1890 Berger in seiner Monographie über die Septimer-Strasse ähnlich wie Glauser ausgelegt hatte¹⁸, kann man auch so interpretieren, dass der Septimer unter allen von Chur in die Lombardei führenden Pässen der wichtigste und bekannteste war und die Bittsteller ihn deswegen als ‹Aushängeschild›, ja sozusagen als ‹Köder› benutzten. Gründe für diesen Vorrang waren zunächst folgende: Im Gegensatz zum wesentlich niedrigeren Lukmanier-Übergang (1918 m) war beim Septimer der Anmarschweg im Alpengebiet erheblich kürzer, im Vergleich zu Vogelsberg/San Bernardino (2065 m) und Splügen (2113 m) war der Septimer vor dem Ausbau der Viamala im 15. Jahrhundert gefahrloser zu begehen, es sei denn, man umging die schwierige Viamala-Passage über den Valserberg (2507 m)¹⁹, was aber wiederum mehr Zeit kostete (übrigens ein Faktor, auf den auch im Mittelalter geachtet wurde); der Julier (2284 m) schliesslich führte auf dem Weg in die Lombardei zunächst in die ‹falsche› Richtung, nach Osten ins Engadin, statt nach Süden, und erst der Abstieg über den Maloja (1815 m) brachte den Reisenden auf die Alpensüdseite, was bedeutete, dass jener mindestens eine halbe Tagesreise länger im Gebirge unterwegs war, bzw. noch länger, wenn er vom Engadin aus den Weg über den Bernina (2328 m) ins Veltlin einschlug, und auch der Albula (2312 m), noch weiter östlich gelegen als der Julier und ebenfalls in die ‹verkehrte› Richtung führend, war kein transalpiner Pass, denn er stellte wiederum nur die Verbindung ins Engadin her. Ausser diesen topographischen Gründen dürfte

¹⁷ Dazu unten im Kapitel «Der Septimer als Ursprungsort des Rheins, des Inns und der Maira/Mera bzw. als Wasserscheide».

¹⁸ BERGER, Die Septimer-Strasse, S. 162.

¹⁹ Zu dessen Rolle im Frühmittelalter CLAVADETSCHER, Die Valserberg-Route, vgl. auch DENS., Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, S. 12f., im Wiederabdr. S. 281f.

die Beliebtheit des Septimerpasses auch auf infrastrukturelle Momente wie das Vorhandensein eines Passhospizes und auf Mund-zu-Mund-Propaganda – wichtig in Zeiten ohne Reiseführer und Karten – zurückzuführen sein.

Hinsichtlich Glausers Argument, die Karrengeleise am Julier, am Silser See und am Maloja seien Indikator der Benutzung dieses Passes im hoch- und wohl auch spätmittelalterlichen «Passsystem Septimer», müssen wir hier etwas weiter ausholen: Der Verfasser berücksichtigt nämlich nicht, dass diese nur «stumme» Zeugen sind, die, allein betrachtet, kaum Auskunft über das Alter einzelner Wegstücke und deren Benutzung(szeit) geben können, wenn nicht datierbare Funde wie etwa «Reste der strassenbegleitenden Bauten», Heiligtümer und Altäre, Münzen, Scherben, Hufschuhe o.ä. und natürlich Meilensteine, die jedoch an der Strasse von Bregenz nach Como nicht aufgestellt waren, diese begleiten, wie es der Althistoriker Walser ausdrücklich betont²⁰. Hatte der bekannte Altstrassenforscher Planta die Karrengeleise am Julier, sowie am Maloja und bei Sils, mit einer durchschnittlichen Spurweite von 107 cm, als römisch eingestuft und zugleich angenommen, dass diese durch intensives Befahren mit zweirädrigen Karren, besonders tiefe Geleise vermutlich durch das Abwärtsfahren mit blockierten Rädern im steilen Gelände entstanden sind – mit der Prämissse, dass mehr und grössere Lasten von Süden nach Norden als umgekehrt transportiert wurden²¹ –, so musste diese These noch verifiziert werden (auch unter dem Aspekt, dass es Karrengeleise gibt, die nicht aus römischer Zeit stammen). Hierfür beschritt im Einvernehmen mit dem Archäologischen Dienst Graubünden Brunner zwei Wege: Mittels Metalldetektors gelang es ihm, entlang der Julier-/Maloja-Route datierbare Relikte aufzufinden, insbesondere Fragmente von (wohl) römerzeitlichen Hipposandalen (Hufschuhe, die den Zugtieren – und zwar eher Pferden als Ochsen, die in römischer Zeit kaum beschlagen wurden²² – im Herbst und Winter angezogen wurden); ausserdem fand er auch Hufnägel, seltener Hufeisen, die als «Leitfunde» für den Verkehr ab dem 10./11. Jahrhundert gelten, verzeichnete diese jedoch entsprechend seiner Fragestellung nur gelegentlich²³. Wenn Brunner beidseits der Julier-Passhöhe sowohl Dornen von

²⁰ WALSER, Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien, S. 38f. Vgl. auch BRUNNER, Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten, S. 116.

²¹ PLANTA, Die Julierroute vom Bergell bis zur Alp Surgonda, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 13–64.

²² RAGETH, Alte und neue Beobachtungen, S. 283f.

²³ BRUNNER, Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten. – RAGETH (Alte und neue Beobachtungen, S. 284) erwähnt aber, dass nicht auszuschliessen sei, dass Hufschuhe auch noch im Frühmittelalter verwendet wurden. –

Hufschuhen wie Hufnägel fand, die folglich eine «kontinuierliche Benützung von der römischen Epoche bis in die Neuzeit einiger Wegstücke, die Planta noch nicht bekannt waren», belegen²⁴, so ist zwar Glausers Ansicht, dass der Julier weiterhin benützt wurde, damit gestützt. Auch ist mit Einzelreisenden und Gruppen, die bekanntlich keine oder nur geringe archäologische Spuren im Gelände hinterlassen haben, zu rechnen, doch besagt beides nichts über einen Verbund mit dem Septimer.

Schon vorher hatte Brunner die Karrengeleise an dieser Route mit der Fragestellung untersucht, ob sie tatsächlich durch intensives Befahren, insbesondere das Abwärtsfahren mit blockierten Rädern, so eingetieft worden seien, oder ob sie, wie häufig auch anderswo, ausgemeisselt sein könnten²⁵. Bei seinen Untersuchungen stellte er sehr selten eindeutige Spuren von Meisselarbeit fest, doch ergaben seine Experimente mit einem von ihm konstruierten «Schlitten» mit 4 cm breitem gebogenen Eisenband (statt des Reifens) und einem Auflagegewicht von 100 kg, den er zehntausend Mal über eine Julier-Gneis-Strecke von etwa 10 cm hin- und hergeschleifen liess, nur einen minimen Abrieb von 1–2 mm (!). Das bedeutet seines Erachtens, dass die meisten Karrengeleise, selbst wenn selten eindeutige Meisselpuren gefunden wurden, wie in anderen Gegenden auch zu verschiedenen Zeiten primär in Handarbeit ausgehauen worden sein müssen, und erst dann durch intensives Befahren weiter eingetieft wurden. Dazu vertritt Brunner die Ansicht, wenn sich Handarbeit nachweisen lässt, so sei diese «für den Unterhalt der Geleise und für Neuanlagen nach Felsstürzen und Rutschungen ... nur in der Zeit des römischen Supports möglich»²⁶, ebenso erfordere die Organisation des Karrenverkehrs, die mit grossem personellen Aufwand verbunden ist, «die Mittel einer grossregionalen Verwaltung», wie sie die Römer hatten; ohne diese musste man auf den weniger aufwendigen und flexibleren Saumverkehr übergehen²⁷. Wenn auch hierzu – wie Brunner eingesteht – weitere

Nach PAULI, Die Alpen, S. 244f. gab es schon in römischer, vielleicht auch in vorrömischer Zeit Hufeisen. Die Divergenz seiner zu Brunners Ansicht findet sich auch sonst in der Literatur, «doch fällt inzwischen die Entscheidung mehrheitlich gegen die Existenz römischer genagelter Hufeisen aus», welche nach archäologischer Überlieferung berechtigt erscheint, d.h. Hufeisen sind «eine Erfindung des Mittelalters ... bzw. (haben) sich erst seit dem 9. Jahrhundert durchgesetzt» (STEUER, Hufeisen, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, begr. von HOOPS, XV, S. 192–197, Zitate S. 193, 195).

²⁴ BRUNNER, Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten, S. 121.

²⁵ BRUNNER, Karrengeleise; DERS., Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? – Dazu auch RAGETH, Alte und neue Beobachtungen, S. 280ff., 292.

²⁶ BRUNNER, Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht?, S. 31.

²⁷ Ebd., S. 40 und 31.

Forschungen notwendig sind²⁸, sollte man das Argument, die Karrengeleise sprächen als archäologische Quellen für eine Verkehrsfrequenz über längere Zeit, besser beiseitelassen, d.h. diese sollten nicht als Indiz für eine andauernde Benutzung durch Karren über die Römerzeit und möglichweise das Frühmittelalter²⁹ hinaus angesehen werden und können deshalb auch nicht als Beweis der Einbindung des Julier in ein grösseres Passsystem dienen.

Auch die historische Entwicklung spricht gegen Glausers Vorstellungen: Zunächst war nach Ausweis des *churrätischen Reichsgutsurbars* aus der 1. Hälfte des 9. Jahrhunderts – eines (unvollständig überlieferten) Verzeichnisses von Reichsbesitz in Churrätien mit dessen Abgaben und Leistungen – der schon in der Römerzeit bevorzugte Julier direkt in eine königliche Verkehrsorganisation eingebunden, während der Septimer nur indirekt aufgrund des Epitheton *Bivium* (an einer Wegscheide) zum *stabulum* auf der Alpennordseite berücksichtigt ist³⁰; der Julier ist also weiterhin, wie wir im folgenden Kapitel ausführen werden, als Hauptstrasse zu klassifizieren, während der Septimer nur den Rang einer Nebenstrasse, einer Abkürzung einnahm. Diese Organisation dürfte unserer Ansicht nach wahrscheinlich bis ins 10. oder beginnende 11. Jahrhundert Bestand gehabt haben. Im frühen 11. Jahrhundert jedoch wurde der Septimerpass, wie der *St. Galler Chronist Ekkehard* völlig absichtslos – und damit umso glaubhafter – erzählt³¹, bereits als die «Normalroute» vom Bodenseeraum nach Rom angesehen, d.h. der Septimer hat nach und nach im transalpinen Verkehr den Julier verdrängt, wohl zunächst wegen seiner Kürze, die dem damals üblichen Fuss- und Saumverkehr entgegenkam, in mittelalterlichen Einheiten gerechnet, sparte man eine halbe Tagesreise im Hochgebirge gegenüber dem Julier-/Maloja-Weg. Die nunmehrige Vorrangstellung des Septimer zeigt sich am deutlichsten in der Gründung eines Hospizes auf der Passhöhe durch den Churer Bischof Wido um 1100³², dessen Erstellung – in dieser Höhe zudem sehr aufwendig – offenbar einem Bedürfnis entsprach. Dem Julier dagegen fehlte jegliche Infrastruktur, was verständlich

²⁸ Dazu auch RAGETH, Alte und neue Beobachtungen, S. 292.

²⁹ RAGETH, Römische Strassen- und Wegreste, S. 60.

³⁰ BUB I, Anhang, S. 373–396, hier S. 394; zur Organisation vgl. CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, bes. S. 16ff. (im Wiederabdr. S. 285ff.); kritisch dazu GRÜNINGER, Grundherrschaft im frühmittelalterlichen Churrätien, S. 252ff., bes. S. 253 Anm. 158. – Vgl. auch RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 255ff.

³¹ Siehe das Kapitel «Die Casus sancti Galli Ekkehards IV.».

³² Vgl. den Eintrag im ältesten *Churer Nekrolog* zu Mai 17 (Nachweise siehe unten im Kapitel «Angebliche Quellenzeugnisse für die Benutzung und Bedeutung des Septimerpasses in der Karolingerzeit», Anm. 28). Zur Hospizgründung auch RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 270ff.

macht, dass zwischen dem 10. und 13. Jahrhundert nur der Name ‹Septimer› in den Quellen erscheint. Wir verfügen über keinen Beleg für eine dortige Kapelle oder ein Hospiz, auch wenn das gelegentlich vermutet wird, über den Pass bestand keine Transportorganisation (die seit Anfang des 15. Jahrhunderts in Silvaplana nachweisbare Port war ganz auf das Engadin ausgerichtet), und in keiner Güterbeschreibung in Urkunden des 15. Jahrhunderts wird im Anstieg von Bivio zur Julier-Passhöhe eine öffentliche Strasse als Anrainer genannt, was bei der geringen Breite des Hochtals andernfalls zu erwarten wäre³³. Wenn der Julier bzw. der *Marmelstein* (das ehemalige römische Heiligtum) auf der Passhöhe in Urkunden erwähnt werden, so nur, wenn ich richtig sehe, um einen (bekannten) Grenzpunkt zu markieren, wie es auch in dem von Glauser herangezogenen Beleg von 1365 geschieht.

Zwar haben wir einen Anhalt für die Benutzung des Julier auch im überregionalen Verkehr durch eine Gerichtsurkunde um 1500³⁴ – also schon an der Wende zur Neuzeit –, die Bestrebungen erkennen lässt, den Verkehr über diesen Pass ganzjährig zu heben: Das Oberengadin führte damals nämlich Klage gegen Bivio/Stalla, dieses habe die alte Übereinkunft verletzt, den Schnee am Julier (*Gylgien*) jährlich im Wechsel mit Silvaplana zu brechen. Durch Zeugenaussagen wurde während des Prozesses aber belegt, dass die Gemeinde Bivio damit nichts zu tun hatte, sondern nur die Nachbarschaft Alac oberhalb von Bivio auf dem Weg zur Julier-Passhöhe, an welche die Silvaplaner früher mit der Bitte herangetreten waren, den Berg zu brechen, was diesen der Ammann von Bivio zu deren Gewinn auch gestattet hatte, *damit frömd lüt möchtent wandlen*, doch ohne Schaden für Bivio. Der Prozessverlauf und das Urteil des Gerichts, dass Bivio nicht zum Schneebruch (Ruttnern) am Julier verpflichtet sei, zeigen mit aller Deutlichkeit, dass die Gemeinde nicht am ständigen Julierverkehr interessiert war, eben weil sie ganz auf den Septimer hin orientiert war – im Unterschied zu Silvaplana und dem gesamten Oberengadin und allenfalls noch den Anwohnern am Julier-Weg

³³ Ebd., S. 290f. – Bereits im «Neuen Sammler» 3, 1807, S. 250f. wird geäussert, dass man glaube, dass etwa ½ Stunde unterhalb der Säulen «ein älteres Hospitium» gestanden habe, welche Vermutung sich weitertradierte.

³⁴ Orig.: Sta Graubünden AI/2b Nr. 25 (Dauerdepositum Picenoni D V 5/3c, Regest: MEYER VON KNONAU, Regesten von Urkunden aus dem Archiv der Gemeinde Stalla, Nr. 3 S.117). Da die Urk. unten beschädigt ist, kann vom Datum nur «Samstag nach Michael» gelesen werden. Der Gerichtsvorsitzende, Landvogt Rygett (Heinrich) von Fontana d.J., ist zu 1500 und 1509 nachweisbar, siehe GRISCH, Die Landvogtei Oberhalbstein, S. 310; nach CLAVADETSCHER, in: DERS. und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 70 ist er erst zu 1506–1511 belegt, doch bestehe für die Jahre 1500–1505 eine Lücke. Die Urk. ist zeitlich nicht richtig eingeordnet bei SCHNYDER, Handel und Verkehr I, Dok. Nr. 571 S. 350f.

oberhalb Bivios. Ob die Offenhaltung des Julier vor allem dem Engadin und den über dieses erreichbaren Pässen Bernina, Ofenpass und Reschen nutzen sollte, oder aber die Oberengadiner daran dachten, zunächst bei ungünstigen Wetterverhältnissen (im Winter), wenn der Septimerverkehr für Tage zum Erliegen kam, eine Ausweichroute für den transalpinen Verkehr in Richtung Chiavenna anzubieten, eventuell mit dem Hintergedanken, allmählich einen Teil des Verkehrs vom Septimer abzuziehen – eine Tendenz, die im Laufe der Neuzeit richtungweisend wurde –, wird in der Urkunde nicht erkennbar; ebensowenig wird evident, ob die erwähnte ältere Übereinkunft etwa noch in die Zeit fällt, die Glauser behandelt hat, doch zeigt gerade dieses Zeugnis, dass Septimer und Julier kein gemeinsames Passsystem gebildet haben.

Wir sind folglich, da Glausers Argumente u.E. nicht stringent sind, der Ansicht, dass *«Septimer» immer* – nicht erst im Spätmittelalter, wie Glauser vermutet³⁵ – als Eigenname eines einzelnen Passes, selbstverständlich unter Einbeziehung seiner näheren Umgebung und des An- und Abstiegs, zu verstehen ist.

1.2 Die Passstrecke von Bivio nach Casaccia

Beginnen wir mit dem Passweg, der detailliert von Berger (1890) und, im Rahmen eines Sanierungs-Projektes des «Inventars historischer Verkehrswägen der Schweiz (IVS)», von Gredig (1990/92) beschrieben wurde³⁶; dieser führt auf der Alpennordseite in Fortsetzung der Strecke Chur–Bivio weiterhin direkt in südliche Richtung: Von der auf 1769 m Höhe gelegenen Passfussiedlung Bivio (deutsch: Stalla) durchläuft er zunächst die Val Tgavretga, wo mehrere noch heute bewirtschaftete, verstreut liegende Einzelhöfe bis auf knapp 2000 m Höhe liegen, die vermutlich in Mittelalter und Neuzeit funktional in den Passverkehr eingebunden waren; dann geht es in relativ sanftem Anstieg weiter zur Passhöhe auf 2310 m, die ein «von West nach Ost gestrecktes flaches, ziemlich breites Joch mit hügeliger Oberfläche, aus

³⁵ GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 239.

³⁶ BERGER, Die Septimer-Strasse, S. 14ff.; GREDIG, Arbeitsgrundlage zur IVS-Dokumentation Septimer-Pass, und DERS., IVS-Dokumentation Septimerpass; vgl. auch RINGEL, Der Septimer. – Zum IVS-Projekt allgemein, das 2003 abgeschlossen und in «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte» umbenannt und umorganisiert wurde, siehe SCHIEDT, SCHNEIDER und HERZIG, Historische Strassen- und Wegeforschung in der Schweiz, S. 119ff. – Höhenangaben zu den genannten Orten folgen – bis auf Ausnahmen – dem von der Graubündner Kantonalbank herausgegebenen «Durchblick 2009. Graubünden in Zahlen», in einigen Fällen der Landeskarte der Schweiz.

welcher hier und da kleine Felsenköpfe hervorstehen»³⁷, darstellt. Auf der Südseite dagegen ändert der Weg seinen Charakter: Der erste Abschnitt bis Alp Maroz (1799 m) fällt auf einer Entfernung von rund 2,5 km Luftlinie so steil ab, dass der Höhenunterschied von über 500 m teilweise nur durch Wegkehren (Cranch da Sett) bewältigt werden kann; erst die anschliessende Strecke von Alp Maroz bis Casaccia im Bergell (1458 m) hat ein geringeres Gefälle. Oberhalb der Kehren war ein Hindernis, eine Felsbarriere, die bis an das Bachbett der Eva da Sett heranreicht, der sog. Sascel battü (der zugleich die Gemeindegrenze zwischen Bivio und dem Bergell bildet³⁸), zu überwinden, der zu verschiedenen Zeiten für die Anlage eines Weges ausgehauen werden musste³⁹. Dass aber die Römer hier einen Fahrweg angelegt haben, der – im Gegensatz zum Julier, welcher insbesondere von den schwerbeladenen Karren aus Italien in Richtung Norden befahren worden sei – vorzugsweise dem Verkehr von Nord nach Süd gedient habe, bei welchem die Karren weniger beladen gewesen seien, also eine Art Einbahnstrassenverkehr Julier-Septimer geherrscht habe, wie es der Strassenforscher Planta vertreten hat, wird in der Forschung überwiegend bezweifelt⁴⁰.

Neben Wegführungen aus prähistorischer und römischer Zeit sind hier auf der Südseite – nicht nur am Sascel, sondern auch bei den Cranch da Sett und zwischen Alp Maroz und Casaccia – Überreste eines massiv ausgebauten, z. T. gepflasterten Weges von bis zu vier Metern Breite zu sehen, deren Datierung immer wieder Diskussionen ausgelöst hat: Nach Planta handelt es sich hier «um ein vorzeitig unterbrochenes Bauwerk aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts», das die durch den Bau der Kunststrasse über den Julier frustrierten Bergeller diesem entgegenzusetzen suchten, welche Ansicht der Altstrassenforscher u.a. aus dem Vorhandensein von Sprenglöchern und einem Prellstein mit der Jahreszahl 1805 ableitete⁴¹. Anderer Ansicht war Berger 1889/90⁴², der den breiten Weg dem Strassenbau des Bergellers Jakob von Castelmur zugeordnet hat, welcher auf Initiative der Mailänder Kaufmannschaft, die aus politischen Gründen den Gotthard meiden musste,

³⁷ THEOBALD, Der Septimerpass, S. 69.

³⁸ Siehe unten im Kapitel «Der Septimerpass als «Grenze»».

³⁹ Dazu oben Anm. 36.

⁴⁰ PLANTA, Verschiedene alte Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 72ff. – mit Karte zur Situation am Sascel battü. Zu den Zweifeln der Forscher vgl. die Übersicht bei RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 246 mit Anm. 226, und zuletzt RAGETH, Alte und neue Beobachtungen, S. 275ff., 292.

⁴¹ PLANTA, Verschiedene alte Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 65ff., Zitat S. 68.

⁴² BERGER, Die Septimer-Strasse.

im Auftrag des Bischofs Johann von Chur und seines Pflegers Graf Rudolf von Montfort von 1387 bis wahrscheinlich 1389 einen fahrbaren *weg und lantstrâß* von Tinizong über *den berg, den man nempt der Setman*, bis nach Piuro/Plurs anlegte⁴³, den Wagen bis zu 36 Rupp Last (das sind ca. 6 Zentner bzw. etwas über zwei Saum⁴⁴) benutzen können, eine beachtliche Leistung bei einer Distanz von etwa 50 km; dafür sollte er ein Weggeld beziehen. Dass auch Planta zwischen den Cranch da Sett und der Tgesa da Sett Überreste des Castelmurschen Fahrwegs ausgemacht hat, dessen Ausführung er aber nicht hoch einschätzte, sei hier kurz erwähnt⁴⁵. Doch gibt es andere Forscher, die am Abschluss der Arbeiten Castelmurs zweifeln bzw. der Ansicht sind, dass der auf der steilen Südseite äusserst aufwändige Strassenbau nur teilweise erfolgt sei und die Waren im steilsten Stück, bei den Cranch da Sett, auf Lasttiere umgeladen werden mussten⁴⁶. Der beste Kenner des Terrains, Gredig, aber hält eine sichere Zuweisung und Datierung dieses Pflasterweges zur jetzigen Zeit für nicht möglich, da der historische Weg immer wieder überformt, geändert bzw. ausgebessert werden musste⁴⁷ und datierbare Beifunde fehlen. Mit seiner Annahme, dieser Strassenbau sei im 19. Jahrhundert erfolgt, irrt Planta schon insofern, als Zeugnisse für einen gepflasterten Weg am Septimer bereits aus dem 18. Jahrhundert vorliegen, so vom Strasseninspektor Salis-Marschlins aus dem Jahre 1759, der den 9 Fuss (ca. 3 m) breiten Weg über den Pass «als durch das lockere Pflaster nicht nur schlecht, sondern sogar halsbrecherisch» bezeichnet⁴⁸, und ausserdem vom österreichischen Feldmarschall *Bellegarde*, der in einem *Bericht über den Zustand der Bündner Strassen* zuhanden des kaiserlichen Hofes in Wien von 1799 von einem «schlechten Pflasterweg»

⁴³ Vertrag über den Strassenbau von 1387 Jan. 26 – Orig. in: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 5, ed. CD IV, Nr. 105 S. 135–138 (mit unrichtigem Datum), und Gegenurkunde von 1387 März 5 – Orig.: BAC 013.0575, ed. CD IV, Nr. 108 S. 139–143; Regest: SCHNYDER, Handel und Verkehr I, Dok. Nr. 143 S. 163f. – Die Bauzeit bis etwa Herbst 1389 ist zu erschliessen aus einer Übereinkunft betr. den Strassenunterhalt Jakobs mit der Gemeinde Stalla von 1390 Jan. 1 – Beglaubigte Kopie in: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 6; Regest: SCHNYDER I, Dok. Nr. 149 S. 167; zum Strassenbau SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels I, S. 359ff.; VASSALLI, Der Septimer-Pass, S. 85ff.

⁴⁴ 1 Rupp entspricht nach PIETH (Bündnergeschichte, S. 559) 8,34 kg.

⁴⁵ PLANTA, Verschiedene alte Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 75ff.

⁴⁶ ESCH, Auf der Strasse nach Italien, S. 39; SZABÓ, Die Strassen in Deutschland und Italien im Mittelalter, S. 83f.

⁴⁷ GREDIG, IVS-Dokumentation Septimerpass, zu: GR 29.1.

⁴⁸ VON SPRECHER, Kulturgeschichte der Drei Bünde im 18. Jahrhundert, hg. von JENNY, S. 169f.; siehe auch GREDIG, IVS-Dokumentation Septimerpass, S. 10f.

auf dem *Septmer Berg* schreibt⁴⁹. Die von Planta entdeckten Sprenglöcher und der Prellstein lassen sich somit zwanglos als Nachbesserungen dieser älteren Strasse interpretieren. Die noch vorhandenen Strassenreste auf der Südseite des Passes wurden im Rahmen des IVS Anfang der 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts grosszügig saniert, jedoch kann man beobachten, dass die Natur sich ihr Terrain allmählich schon wieder zurückholt.

Insgesamt beträgt die Länge des Weges von Bivio nach Casaccia in Horizontaldistanz etwa 11,5 km (wobei ungefähr 7 km auf den nördlichen Anstieg entfallen), im Unterschied zum Weg über Julier/Maloja, der eine Horizontaldistanz von etwa 24 km aufweist (in Strassenkilometern sogar ca. 33 km). Ein guter Berggänger benötigt für den Weg über den Septimer unter normalen Bedingungen etwas mehr als drei, ein Wanderer rund vier Stunden, im steilen Anstieg von Süden her freilich etwas länger. Im «Neuen Sammler» von 1812 ist zu lesen, dass man den Aufstieg von der Südseite her im Sommer in zwei Stunden bewältige, dann noch eine Stunde bis Bivio brauche, im Winter allerdings sei die «Hauptstrasse» «zum Teil wegen mangelhafter Einrichtung des Weg-Bahnens, sehr schlimm»⁵⁰.

Während die Nordrampe für den Verkehr keine grösseren Schwierigkeiten bietet, abgesehen von starker Windexposition, hat die Südseite im Sommer unter Steinschlag und Rüfen zu leiden, im Winter aber ist der Verkehr an den ungeschützten Bergflanken durch Lawinenzüge sehr gefährdet, wie es der Engadiner Ulrich Campell – im Vergleich zum benachbarten Julier – notiert hat, ja teilweise sei ein Vorankommen im Schnee ganz unmöglich, wolle man nicht sein Leben aufs Spiel setzen⁵¹, wobei es kaum Ausweichstellen gibt. Allerdings schränkt sich das Risiko der Bergstrecke, die durch unbewohntes, für viele unbekanntes Gelände, die Wildnis führte, für die mittelalterlichen wie neuzeitlichen Reisenden und die Säumer ab dem 12. Jahrhundert ein, indem das Hospiz auf der Passhöhe, also ungefähr auf halbem Wege (wenn man von den Höfen in der Val Tgavretga aus rechnet, noch kürzer), für Schutz sorgen konnte.

⁴⁹ BELLEGARDE, Gesammelte Bemerkungen, S. 7 (Kopie des Orig. im Kriegsarchiv Wien in: StA Graubünden, masch. Übertragung, B 2152/3). Zu dieser Rekognoszierungsreise im Nov. 1798 vgl. PIETH, Graubünden als Kriegsschauplatz 1799–1800, S. 21ff. (mit freier Wiedergabe des Textes), zu Septimer und Julier bes. S. 27; zu Bellegarde auch MARGADANT, Land und Leute Graubündens, S. 17.

⁵⁰ Beschreibung des Thals Bergell, S. 212.

⁵¹ CAMPELL, *Raetiae alpestris topografica descriptio*, hg. von KIND, S. 113: Im Vergleich zum Julier sei der Septimer nicht nur kürzer, sondern *longe periculosior, imprimis hieme*, und eindrücklicher S. 240: *hieme non sine vitae discrimine propter subitas illas nivium moles devolutionesve, saepius quam ullibi homines simul atque jumenta magno etiam interdum numero obruentes*.

Dieses, heute kaum noch erkennbar – da es einen mit Gras überwachsenen Schutthaufen darstellt –, wurde in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts durch Conrad, der hier eigentlich Spuren der Benutzung des Passes durch die Römer suchte (und fand – die Gebäude waren teilweise auf einer frührömischen Kulturschicht errichtet), ergraben: Das bedeutendste Gebäude des Hospizkomplexes (A) war ein anscheinend zweigeschossiger Bau mit den inneren

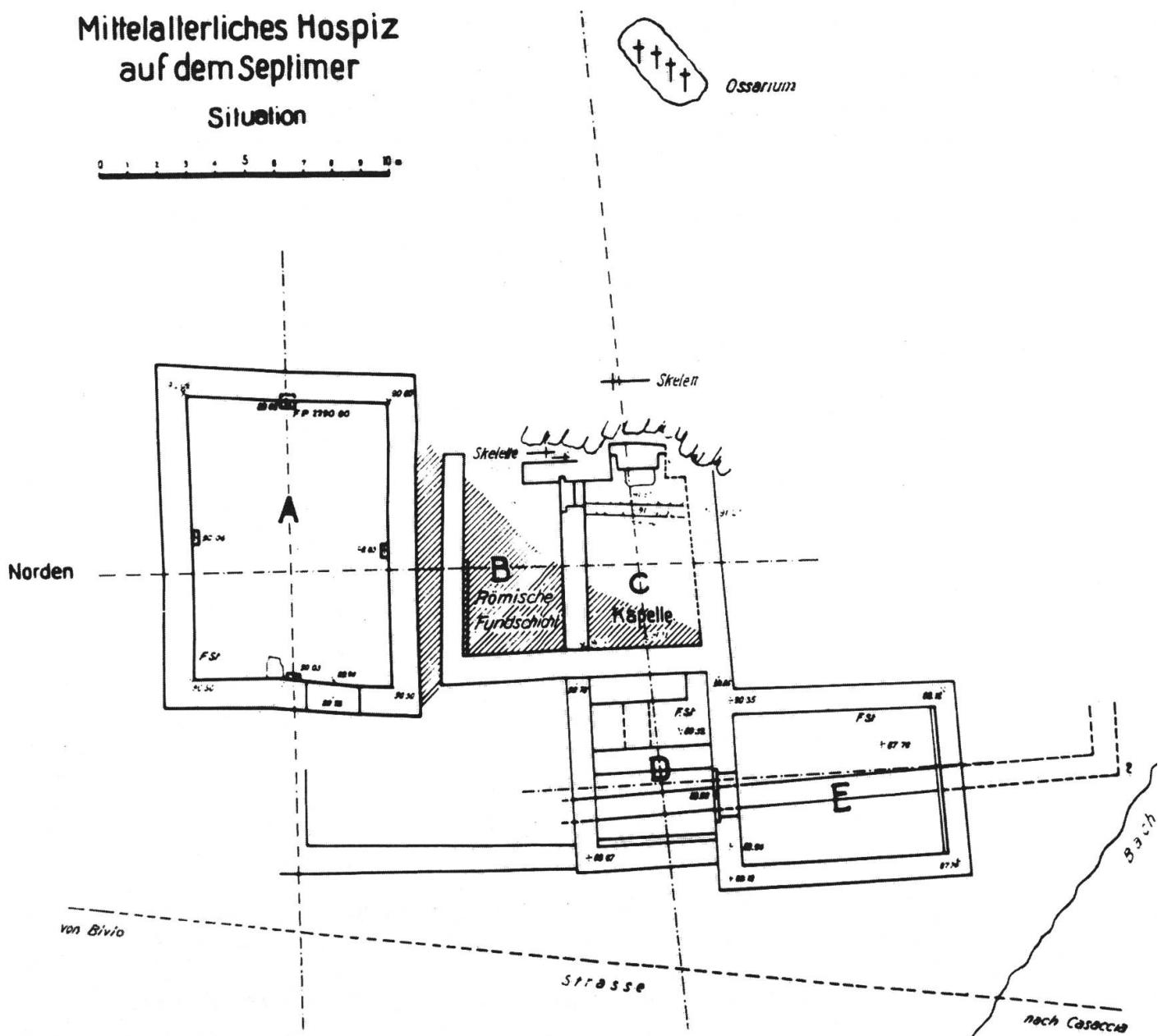


Abb. 1. Situationsplan des Septimerhospizes, aufgenommen im Juli 1937
(aus: CONRAD, Schriften, S. 78).

Massen von ca. 7 m auf 9,8 m und durchschnittlich 1 m starken Mauern, das aufgrund der Mauerungstechnik ins beginnende 12. Jahrhundert datiert werden kann. In der Nähe befand sich, an einen Felsklotz angelehnt, eine (St. Peter geweihte) Kapelle (C), deren Schiff etwa 5,8 mal 3,75 m misst und eine vorgelagerte Altarnische hat; diese Kapelle ist möglicherweise älteren Ursprungs und wurde um 1100 nur umgebaut. Diesen Gebäuden schlossen sich später noch weitere Bauten entlang der Strasse in einer Gesamtflucht von rund 28 m an. Bei den Grabungen wurden auch einige Skelette und ein Massengrab gefunden⁵². Das Hospiz war im Vergleich zu demjenigen auf dem Grossen St. Bernhard (2469 m) – wie Schulte urteilt – eine etwas «armeslige» Institution ohne Fernbesitz⁵³, doch scheint es darauf für den damaligen Reisenden weniger angekommen zu sein, wichtig war die Sicherheit, welche diese Unterkunft bot. Denn es war Aufgabe des Hospizverwalters, *münch* genannt, der von der Gemeinde Bivio bestellt wurde, jedem Reisenden, *ob daz ungewitter anfalt, daz er nit füro kommen mag, den sol er haben in dem hus und sol im essen und trinken geben, als er es hât. Hat er geltt, er sol im daz bezalen, hat er nütz, er sol in darumb nit smehen, und er soll ihn so lange beherbergen, biß er fürbas kommen mag*, oder er ihm weiterhelfen kann⁵⁴.

Als das Hospiz in der frühen Neuzeit ziemlich baufällig geworden war, beschlossen Sopraporta/Bergell und Bivio im Juni 1542, einen Neubau etwa 200 m südlich der alten Anlage zu errichten, die sog. Tgesa da Sett (in die im 1. Weltkrieg Militärbaracken hineingebaut wurden), während die Kapelle im 17. Jahrhundert – trotz der Bemühungen der Oberhalbsteiner Kapuziner – allmählich verfiel⁵⁵; schon im bischöflichen Visitationsprotokoll von 1623

⁵² CONRAD, Neue Feststellungen auf dem Septimer I–III (wiederabgedr. in: DERS., Schriften, S. 63–88). Vgl. dazu in unserer Arbeit Abb. 1. – Zu den Skelettfunden vgl. das Bulletin der Schweizerischen Gesellschaft für Anthropologie und Ethnologie 19, 1942/43, S. 6ff. – Zur Hospizgründung siehe oben Anm. 32.

⁵³ SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels I, S. 357f.

⁵⁴ Orig.: BAC, 341.05 – Urbar des Septimerhospizes; ed. von JECKLIN, Urbar des Hospizes St. Peter auf dem Septimer, hier S. 258 (4).

⁵⁵ Vertrag von 1542 Juli 23, Kopie in: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 152; POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden III, S. 236. – Nach einem von CONRAD (Zur Frage des Neubaues des letzten Hospizes) vorgelegten Dokument von 1645(44), einer Kopie eines Manuskripts aus dem katholischen Pfarrarchiv Bivio, wäre der Neubau jedoch nicht schon im 16. Jahrhundert, sondern erst in den Jahren 1644–46 von den Kapuzinern in Bivio aufgerichtet worden, wozu allerdings schlecht passt, dass offenbar 1569 die Besorgung des alten Hospizes dem Mesmer von Bivio übertragen wurde (JECKLIN, Urbar des Hospizes St. Peter auf dem Septimer, S. 251).

wird sie gleichsam als «Räuberhöhle» (*spelunca latronum*) bezeichnet⁵⁶, welcher Zustand wohl der bekannten Sage von den «Mördern am Septimer» zugrundeliegt.

Hier sollen nun noch die neuesten archäologischen Untersuchungen zur Frühgeschichte des Passes erwähnt werden, welche die alte Ansicht der Schweizer, der Septimer sei ein von den Römern benutzter Pass, erneut untermauern. Nachdem Conrad bei seinen oben erwähnten Grabungen in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts unter dem Hospizkomplex eine frührömische Kulturschicht gefunden hatte mit zum Teil winzigen Scherben von Terra sigillata und Terra sigillata-Imitation, eines Aco-Bechers und anderer Keramik, die fast ausschliesslich in augusteische Zeit, also den Beginn der römischen Herrschaft über Rätien, zu datieren sind, daneben ein Silberdenar (um 46 v. Chr.) und Ziegelbrocken und Bleiverguss ans Tageslicht kamen, allerdings ohne dass man auf Mauerreste stiess⁵⁷, wurden diese Funde als Nachweis für «eine Art Strassenstation oder Wachtposten» gewertet⁵⁸.

Im Jahre 2000 wurden dann auf der Passhöhe von Touristen eine römische Münze des Kaisers Trajan (98–117 n. Chr) und mehrere römische Amphorenfragmente gefunden⁵⁹, doch erst (illegale) Funde eines auswärtigen Sondengängers lösten grössere Grabungen in den Sommern 2007 und 2008 durch die Kommission zur vergleichenden Archäologie römischer Alpen- und Donauländer der Bayerischen Akademie der Wissenschaften in München unter Leitung von Zanier, in Zusammenarbeit mit dem Archäologischen Dienst Graubünden unter Rageth aus, wobei auch Sondengänger herangezogen und mehrere Schnitte zur flächigen Untersuchung angelegt wurden⁶⁰. Vor allem auf einem Plateau fast direkt über der Passhöhe – mit freiem Blick nach Süden und Norden – kamen reiche Funde zutage: Insbesondere Schleuderbleie (kleine

⁵⁶ BAC 262.8 , Visitationsprotokolle, Protokoll von 1623, S. 22 (alt: 20). Dazu auch JECKLIN, in: Urbar des Hospizes St. Peter auf dem Septimer, S. 252.

⁵⁷ Siehe oben Anm. 52. Auswertung der Keramikfunde bei WIEDEMER, Die Walenseeroute in frührömischer Zeit; zu einer feineren Datierung äussert sich Vf. sehr zurückhaltend (S. 171, im Wiederabdr. S. 92): Die Septimerfunde gehören «zweifellos in den Beginn der römischen Herrschaft im Alpengebiet», möglicherweise seien sie «etwas jünger als diejenigen aus den Walenseeturmen» (Filzbach, Stralegg, Biberlikopf).

⁵⁸ OVERBECK, Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit I, S. 232. Zur Interpretation der frührömischen Funde auch ZANIER, Das Alpenrheintal, S. 26ff.

⁵⁹ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 34 Nr. 14f.

⁶⁰ Zuletzt zu den Untersuchungen RAGETH, Zeugnisse des Alpenfeldzuges von 16/15 v. Chr. aus Graubünden, S. 90ff.; DERS., Zeugnisse des Alpenfeldzuges des Kaisers Augustus, S. 127ff.; DERS., Ein frührömisches Militärlager; ZANIER, Römische Waffenfunde vom Alpenfeldzug 15 v. Chr., S. 93ff.

dattelförmige Geschosse, die von speziell ausgebildeten Legionären mit einem Ledertaschchen über dem Kopf geschwungen und abgeschossen wurden, die eine Reichweite von 100–250 m erzielten), z. T. mit Stempeln der 3. und 12. Legion (*fulminata*), Bollensteine, Lanzenspitzen, Pilumspitzen, mehrere Lanzenschuhe, Katapult- und Tüllengeschosse, eine Hellebardenaxt und ein Hau- oder Laubmesser, über 70 Zeltheringe, über 400 Schuhnägel aus der frühen Kaiserzeit, Fibeln und Werkzeuge, daneben zahlreiche Münzen, darunter mehrere – teilweise halbierte – republikanische Asse (die im späten 1. Jahrhundert v. Chr. bis ins frühe 1. Jahrhundert n. Chr. als Ersatz für Kleingeld dienten), und keltische Potinmünzen, dazu – was besonders bemerkenswert ist – ein kleiner Stein mit eingeritzter Inschrift *L.XII.II*, darüber *III* und, um 180° gedreht, mit einem Namen. Auf einer Fläche von etwa 50 m², die durch zwei Wallschüttungen im Süden und Norden, wohl in zwei Phasen errichtet, geschützt war, hatte eine Terrassierung zum Aufstellen von Zelten stattgefunden, es fanden sich mehrere Gruben und Feuerstellen sowie vereinzelte Pfostenlöcher. Das heisst, hier war ein «römischer Lagerplatz, der zweifellos zur Zeit des Alpenfeldzuges 16/15 v. Chr. erstellt und benutzt wurde»⁶¹. Da keramisches und zoologisches Fundgut (Speisereste) weitgehend fehlten, deutet das auf eine nur kurzzeitige Belegung hin; angenommen wird eine mehrfache Benutzung bis ca. 20 n. Chr.⁶². Nach Zanier ist es denkbar, «dass das Lager im Jahr 16 v. Chr. zur Vorbereitung des Alpenfeldzugs eingerichtet wurde und anschliessend bis in die spätaugusteisch-frühtiberische Zeit jeweils während der Sommermonate besetzt blieb», denn es eignete sich «bestens zur Kontrolle des Passübergangs» und als Nachschubweg⁶³. Weitere Münzen, unterhalb des Plateaus in der Nähe der Passhöhe gefunden, datieren ins 1./2. Jahrhundert n. Chr. und weisen «möglichlicherweise auf ein Passopfer oder ein Passheiligtum» hin⁶⁴. Man darf gespannt sein auf die Auswertung all dieser

⁶¹ RAGETH, Zeugnisse des Alpenfeldzuges von 16/15 v. Chr., S. 92. – Dass es sich dabei eventuell auch um Weihedepots handeln könnte, in denen die Objekte nach den verlorenen Kampfhandlungen von den Einheimischen eingesammelt und deponiert, möglicherweise auch einer Gottheit geweiht wurden, wie Rageth zunächst meinte (Zeugnisse des Alpenfeldzuges des Kaisers Augustus, S. 131; Und nochmals römische Militaria-Funde, S. 60), im Jahre 2009 (Ein frührömisches Militärlager, S. 100) aber verwarf, ist vielleicht erneut zu diskutieren. – Zum Alpenfeldzug von 15 v. Chr., den daran beteiligten Legionen, den Heereswegen (auch über die Bündner Pässe) und zum Kriegsverlauf ausführlich ZANIER, Das Alpenrheintal, S. 47ff.

⁶² RAGETH, Bivio, Nähe Septimerpass, S. 77.

⁶³ ZANIER, Römische Waffenfunde vom Alpenfeldzug 15 v. Chr., S. 94.

⁶⁴ RAGETH, Bivio, Nähe Septimerpass, S. 77.

Funde, in der auch das Verhältnis zu den Funden unter dem mittelalterlichen Hospiz, also nur wenige Meter entfernt, angesprochen werden muss. Dass der Septimerpass eines der Einfallstore der römischen Truppen im Alpenfeldzug war, könnte seinen Grund darin haben, dass das Bergell, und damit die Südrampe des Septimer, wahrscheinlich schon einige Zeit zum römischen Reich gehörte, vielleicht dem *municipium* der Stadt Como attribuiert war⁶⁵.

1.3 Die Septimer-Strasse von Chur nach Chiavenna

Nachdem wir den Weg über den Pass, wichtigstes Teilstück der Alpentransversale, und einige Momente seiner Geschichte verfolgt haben, soll nun die alte Septimer-Strasse von Chur nach Chiavenna (seit dem späten 15. Jahrhundert «Obere Strasse» genannt im Unterschied zur «Unteren Strasse» über Splügen und Vogelsberg/San Bernardino) vorgestellt werden. Sie hat zur natürlichen Voraussetzung eine Alpenquerung, wie sie schön auf der beigefügten Satelliten-Aufnahme von 1984 zu sehen ist⁶⁶. Weil die Strasse für unsere Studie eine wesentliche Rolle spielt, gehen wir im folgenden in einer geographisch-topographischen Beschreibung näher auf sie ein, wobei wir diese nur in groben Linien (da der Wegverlauf vielfach ungeklärt ist und eine detailliertere Diskussion den Rahmen dieser Einführung sprengen würde) und nach heutigen Siedlungsverhältnissen geben können, was in Hinsicht auf die schwach besiedelten Hochgebirgsgegenden früherer Jahrhunderte nicht mehr als eine Hilfskonstruktion zur leichteren Orientierung ist; ausserdem behandeln wir im Ausschnitt die Geschichte einzelner Ortschaften, Burgen und Kirchen und die im Mittelalter dort vorhandene Infrastruktur (mit Rückgriff auf antike Verhältnisse), da sie für einen Reisenden unverzichtbar war, doch werden wir die Transportorganisation, die eine eigene Darstellung erfordert, nur streifen. An dieser Stelle ist noch vorauszuschicken, dass der Begriff «Strasse» nicht im technischen, sondern im funktionalen und rechtlichen Sinne gebraucht wird, d.h. darunter eine Verbindung im Fernverkehr, die unter öffentlich-rechtlicher Hoheit steht, verstanden wird⁶⁷.

⁶⁵ FREI-STOLBA, Die römische Schweiz., S. 318. Anders ARIATTA, L'«adtributio» nelle valli dell'Adda e della Mera, S. 185, welche der Ansicht ist, dass die *Bergalei*, wie insgesamt die beiden Täler, nicht attribuiert waren, sondern wahrscheinlich «già da tempi remotissimi» zum *municipium* Como gehört haben.

⁶⁶ Satellitenbild Nr. 44 Graubünden (siehe Abb. 2 auf S. 27).

⁶⁷ DENECKE, Methoden und Ergebnisse, bes. S. 434 und 459.

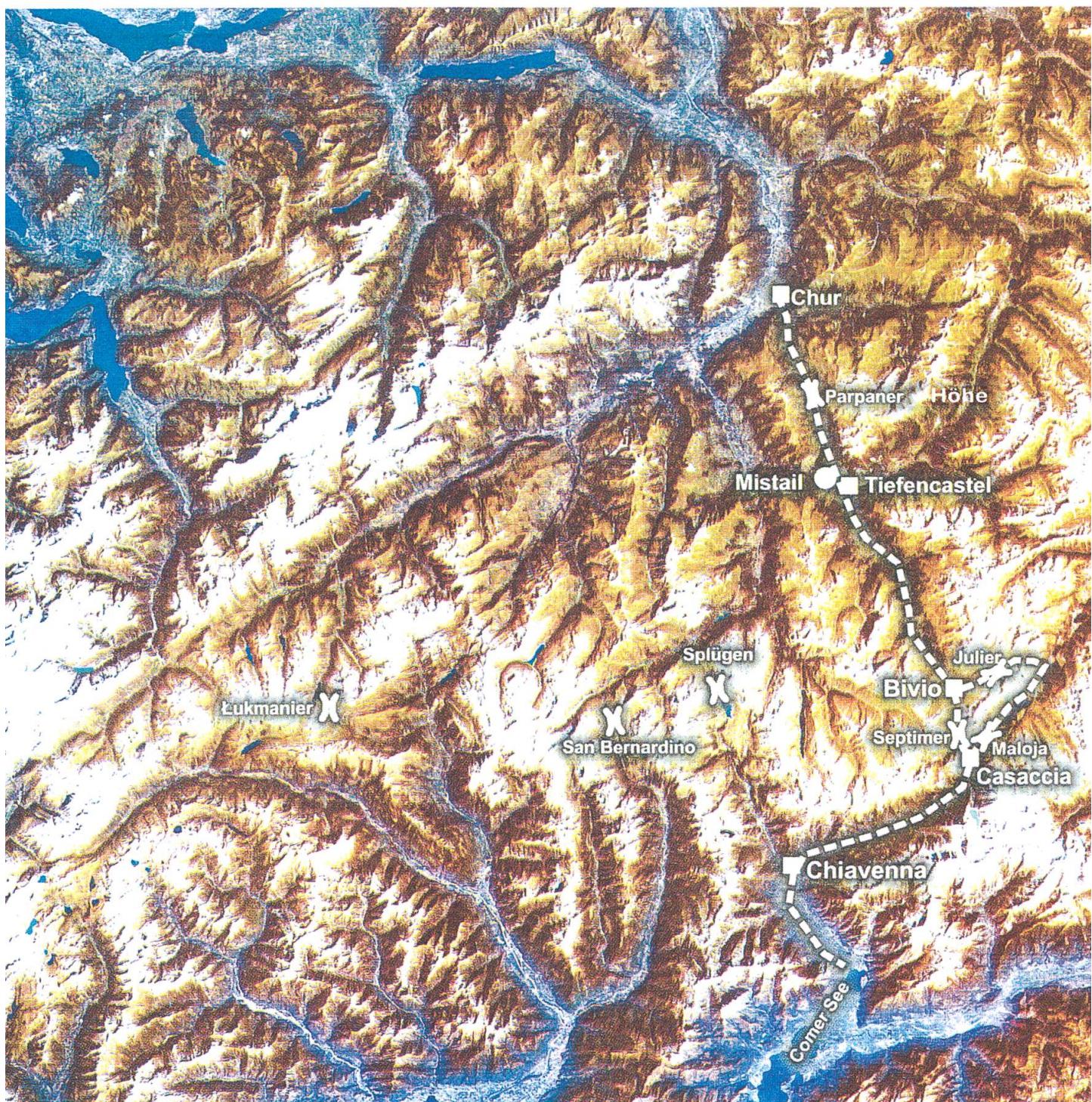


Abb. 2. Satellitenbild Nr. 44 Graubünden. Landsat-5-Aufnahme vom 2. Sept. 1984 aus 705 km Flughöhe mit einer Abtastbreite von 185 km (veröffentlicht mit Be- willigung des Bundesamtes für Landestopographie, Bern).

Ausgangspunkt der Strasse ist Chur auf 593 m Höhe, das schon in antiken Routenverzeichnissen bzw. -karten als Station auf der Strecke von Bregenz nach Como/Mailand genannt wird⁶⁸, von denen hier das sog. *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* einschlägig ist, ein Streckenverzeichnis des römischen Reiches, das Caracalla (211–217 n. Chr) zugeschrieben wird, aber nur in einer Redaktion wohl aus den 80er-Jahren des 3. Jahrhunderts vorliegt⁶⁹: Auf dieser Route werden nach *Curia* die Stationen *Tinnetio*, *Murus*, *Summus Lacus* und *Comum* mit dem jeweiligen Abstand voneinander in römischen Meilen – *m(ilia) p(assuum)*, das sind 1,48 km – ausgewiesen. Im Frühmittelalter wird im *churrätischen Reichsgutsurbar* von 842/43 (wenn man dem zeitlichen Ansatz Clavadetschers folgt⁷⁰) in Chur eine *taberna* erwähnt⁷¹, welche – da es sich um Reichsbesitz handelt – als Unterkunftsstätte, Herberge mit Ausspann in erster Linie für den reisenden Königshof, für Missi und fremde Gesandte, im Bedarfsfalle und nach Massgabe des freien Platzes aber sicher auch für reisende Kaufleute gedient hat, und mit anderen *tabernae/stabula* auf der Julier- und Septimer-Route eine gewisse königliche Verkehrsorganisation erkennen lässt⁷², die wohl auf dem antiken *cursus publicus* basiert⁷³. Diesem Zweck dienten ebenso die grossen Königshöfe an der Route⁷⁴. Im Laufe des Mittelalters, als sich die Bischofsstadt Chur mehr und mehr zu einem bedeutenden Wirtschafts- und Handelszentrum entwickelte, wurde auch der Bedarf an Herbergen grösser: Mitte des 12. Jahrhunderts sind hier drei Tavernen nachzuweisen, Ende des 13. Jahrhunderts gab es bereits 10

⁶⁸ LIEB, Lexicon topographicum I, S. 51ff.

⁶⁹ Ed. bei CUNTZ, *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, 277,4–278,2. Ausführlich zur Quelle KUBITSCHEK, Itinerarien, in: RE IX,2, Sp. 2308–2363, hier Sp. 2320–2344.

⁷⁰ Ed. (nach der Abschrift TSCHUDIS, das Original ist nicht erhalten) in: BUB I, Anhang, S. 373–396. Zuletzt ausführlich zu Forschungsstand, Anlage und Zweck des Urbars GRÜNINGER, Grundherrschaft im frühmittelalterlichen Churrätien, S. 162ff. Der zeitliche Ansatz CLAVADETSCHERS zu 843 (Das churrätische Reichsgutsurbar als Quelle zur Geschichte des Vertrags von Verdun) wird allerdings von GRÜNINGER, S. 184f. kritisch hinterfragt, da es noch andere Anlässe gegeben haben könnte, beispielsweise die Reichsteilung von 839.

⁷¹ BUB I, S. 394.

⁷² Siehe oben Anm. 30.

⁷³ Allgemein zum *cursus publicus* HOLMBERG, Zur Geschichte des *cursus publicus*. Weiterführung des *cursus* in den germanischen Reichen auf römischem Boden nimmt auch BENDER, Verkehrs- und Transportwesen, S. 152 an.

⁷⁴ GRÜNINGER, Grundherrschaft im frühmittelalterlichen Churrätien, S. 253ff. Siehe auch BUNDI, Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens, S. 44ff.

bischöfliche Tavernen, die fast durchwegs in Händen Churer Bürger waren⁷⁵. Eine Sust zur vorübergehenden Aufbewahrung der Handelsgüter wird erstmals 1403 urkundlich erwähnt⁷⁶, ein eigentliches Kaufhaus scheint seit Anfang des 15. Jahrhunderts bestanden zu haben – und zwar war es aufgrund königlicher Erlaubnis dem Rathaus nachträglich an- oder eingegliedert worden –, dessen heute noch existierende grosse Halle vor allem ortsfremden Grosshändlern zur Verfügung stand⁷⁷. Die Churer Transportgenossenschaft, *Partry* genannt, im Unterschied zu den hier sonst üblichen Ausdrücken *Port* bzw. *Rod*, übte das Transportrecht bis um 1400 im Namen des Bischofs aus, dann ging dieses an die Stadt über; die der Schmiedezunft angehörigen Rodfuhrleute fertigten die Kaufmannsgüter (im Unterschied zum Strack-, Eilverkehr u. a. für Lebensmittel und Leinwand, der von nur einem Transportunternehmen von Chur nach Chiavenna betrieben wurde) bis Maienfeld, bis Lantsch/Lenz und später bis Rhäzüns⁷⁸.

Von Chur stieg die Strasse recht steil und viel direkter als heute am östlichen Hang des Pizoggel nach Malix (im Mittelalter *Umblix* genannt⁷⁹) auf 1116 m an, eine Höhendifferenz, die man bei der jetzigen Strassenführung kaum als solche wahrnimmt. Weil es sich hier um ein Rutschgelände handelt, waren frühere Strassenanlagen stark gefährdet und mussten vor dem Ausbau zur Kommerzialstrasse (1834–40) immer wieder erneuert werden⁸⁰. Am Ende des Dorfes Malix hatte der Reisende früher Burg Strassberg (heute gesicherte Ruine) zu passieren, eine ausgedehnte Anlage, deren älteste Bauteile wohl aus der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts stammen und unter der sich zeitweilig eine (umstrittene) Zollstation befand; Burg Strassberg, im 13. Jahrhundert im Besitz der Freiherren von Vaz, des damals mächtigsten Adelsgeschlechts in Oberrätien, nach deren Aussterben in Toggenburger und zuletzt in österrei-

⁷⁵ BÜHLER, Chur im Mittelalter, S. 64, 78 und 110f. Zum Bestand Mitte des 12. Jahrhunderts: Zwei Tavernen sind in den *Urbarien des Domkapitels* (hg. durch VON MOOR, S. 5) aufgeführt, eine gehörte dem Kloster Cazis (s. unten); Ende des 13. Jahrhunderts: *Einkünfterodel des Bistums Chur 1290/98* – Orig.: Germ. National-Museum Nürnberg, Archiv, Chur Bischof und Domkapitel, Bd. 13. Jh., fol. 7v; ed. bei VON MOHR, in: CD II Nr. 76 S. 98–132, hier S. 111.

⁷⁶ BUNDI, in: DERS., JECKLIN und JÄGER, Geschichte der Stadt Chur, 2. Teil, S. 58.

⁷⁷ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden VII, S. 289ff.

⁷⁸ BUNDI, in: DERS., JECKLIN und JÄGER, Geschichte der Stadt Chur, 2. Teil, S. 71ff. Literatur zur Transportorganisation unten Anm. 91.

⁷⁹ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden II, S. 248.

⁸⁰ Dazu ESCHERS Analyse und seine Vorschläge zur Abhilfe von 1808 (Der Batzokel-Berg ob Chur).

chischer Hand, stellte insofern einen Fremdkörper an der Septimer-Route dar, weil sie im Spätmittelalter als einzige nicht in Händen des Churer Bischofs, des Herren der Strasse, lag⁸¹.

Von dort ging es am Hang weiter durch eine im Hochmittelalter wenig besiedelte bewaldete Gegend nach Churwalden, wo im Jahre 1149 eine dem Churer Prämonstratenser-Kloster St. Luzi gehörende Marienkirche (*in silva Augeria*) bezeugt ist⁸², die schon 1150/1167 und in den folgenden Jahren zum Prämonstratenser-Kloster (zunächst Propstei, ab 1446 Abtei) wurde, gegründet von Roggenburg aus – wahrscheinlich mit Hilfe der Freiherren von Vaz. Dieses war «ein Männerkloster mit einem weiblichen Annexkonvent», dem ein Hospiz angegliedert wurde, für das Anfang des 13. Jahrhunderts eine Kapelle gestiftet wurde, die sicher auch dem Passverkehr dienten; das Frauenkloster freilich, von dem man nicht weiss, ob es zusammen mit dem Männerkloster oder erst wenig später gegründet wurde, hörte schon im 14. Jahrhundert auf zu existieren⁸³.

Von Churwalden (1229 m) führt der Weg über Parpan und die Parpaner Höhe (1548 m) auf die Lenzerheide, eine Hochfläche in einer Höhenlage von etwa 1500 bis 1400 m, auf der – heute kaum mehr vorstellbar – bis ins 19. Jahrhundert nur Maiensässe der Bauern von Vaz/Obervaz, zu welcher Gemeinde sie noch jetzt gehört, standen, und die wegen ihrer Rauheit, der starken Windexposition, des schnellen Wetterwechsels und der Schneestürme insbesondere im Winter bei den Reisenden gefürchtet war⁸⁴.

Am Ende der Lenzerheide, schon auf Gemeindegebiet von Lantsch/Lenz liegend, passiert man zunächst die Siedlungsstelle St. Cassian, in heutiger Zeit eine Art Strassen-Durchgang zwischen einem Hofgebäude aus der Neuzeit und einer Kapelle, deren Umfassungsmauern ins 13. Jahrhundert datiert werden⁸⁵ und die nach einem Umbau 1513 neu geweiht wurde; diese war «wohl die Nachfolgerin» einer etwa 30 m entfernt gelegenen, im Jahre 1962 von Erb in

⁸¹ CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 289–291; zum vazischen Besitz im Gebiet von Malix/Churwalden vgl. MURARO, Untersuchungen zur Geschichte der Freiherren von Vaz, S. 49ff., zum Zoll und Geleitgeld in Strassberg bzw. Lantsch/Lenz ebd., S. 45f. mit Anm. 31f.; zur hervorragenden Stellung der Vazer ebd., S. 114ff.

⁸² BUB I, Nr. 318 S. 232f.

⁸³ MURARO und REDOLFI, Churwalden, in: *Helvetia sacra* IV,3, S. 271–329, Zitat S. 274, und MURARO, Churwalden, Frauenkloster, ebd., S. 331–333; in der Stiftungsurkunde für die Kapelle wird das Hospiz erstmals erwähnt (BUB II [neu], Nr. 532 [537] S. 44). – Zur Kolonisationstätigkeit des Klosters vgl. bes. HIRZ, Die Prämonstratenserklöster Churwalden und St. Jakob im Prättigau.

⁸⁴ Vgl. die Bände: Vom Maiensäss zum Kurort; Vaz/Obervaz in Wort und Bild.

⁸⁵ Siehe den Jahresbericht der Denkmalpflege Graubünden 2006, S. 157.

den Grundmauern freigelegten frühmittelalterlichen Kapelle aus verschiedenen Bauphasen, bei der auch ein Friedhof war, der sicher bis ins 12. Jahrhundert belegt worden ist⁸⁶. Ob schon im Mittelalter bei St. Cassian ein Profangebäude stand, das eventuell Unterkunftszecken diente, lässt sich nicht belegen. Erst durch einen Pachtvertrag von 1540 wissen wir von einem Hof, an dessen ganzjähriger Besetzung die Gemeinde Lantsch/Lenz sehr interessiert war, um die Sicherheit der Passanten besonders im Winter zu gewährleisten. Darin wurde u.a. festgesetzt, dass der Pächter, *wen es sich fügte am wintter zift, das es hert wetter wurde, das uff der haijd were fillicht lüt, so sol er lijten* (die Glocke läuten) *und dartzù sin best thün, darum das niemand uff der haijd bliben*, d.h. zugrundegehen müsse; weiterhin sollte er ihnen, Armen und Reichen, auf Begehr Herberge gewähren⁸⁷. Wenn wir auch keinerlei Anhalt haben, dass derartige Verpflichtungen schon früher in irgendeiner Form existierten, halten wir dies für nicht unwahrscheinlich angesichts der grossen Gefahren, welche den Reisenden auf der Lenzerheide drohten⁸⁸.

Von hier fällt die Strasse leicht ab zum Dorf Lantsch/Lenz auf 1325 m Höhe, das schon früh verkehrspolitische Bedeutung hatte⁸⁹, lag es doch an der Gabelung der Julier/Septimer-Route mit einem Weg zum Albula. Möglicherweise deshalb weist das Dorf im *churrätischen Reichsgutsurbar* der Karolingerzeit neben einem Königshof zwei *tabernae* auf⁹⁰. Im Spätmittelalter schliesslich war Lantsch/Lenz eine der vier Portensstationen an der Septimerstrasse, verantwortlich für den – monopolisierten – Warentransport auf der Rod von der Sust des Ortes bis Tinizong im Oberhalbstein und zurück⁹¹. Während die Transportorganisation auf der «Oberen Strasse» für die Alpen-

⁸⁶ SENNHAUSER (in: DERS. [Hg.], Frühe Kirchen im östlichen Alpengebiet I, A 52 S. 108f.) datiert Bau I in vorkarolingische Zeit, Bau III in karolingische, während Bau II wohl unvollendet blieb; POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden II, S. 369f.; ERB, Funde aus dem Boden, S. 21 Abb. 19f., und KOCHERHANS, St. Cassian – eine historische Siedlungsstelle, in: Lantsch/Lenz, S. 218–225.

⁸⁷ Orig.: PfarrA Lantsch/Lenz, Urk. von 1540 Febr. 2, dazu KOCHERHANS, St. Cassian, in: Lantsch/Lenz, S. 223f.

⁸⁸ KOCHERHANS (Ebd., S. 224f.) hält es für «denkbar, dass erst im Zusammenhang mit dem prosperierenden frühneuzeitlichen Passverkehr im 16. Jahrhundert der ganzjährige Betrieb des Hofes angestrebt wurde»; für das Mittelalter dagegen verweist sie auf die Nähe zu Mistail, wodurch eine weitere Herberge nicht unbedingt notwendig gewesen sei.

⁸⁹ Siehe vor allem den Band: Lantsch/Lenz, S. 16ff.

⁹⁰ BUB I, S. 394.

⁹¹ Zur Transportorganisation in Graubünden in Mittelalter und Neuzeit insbes. unter juristischen Gesichtspunkten: PFISTER, Transportwesen; für das Mittelalter SCHNYDER, Handel und Verkehr I, S. 22ff., zur «Oberen Strasse» S. 29ff. Siehe auch BÖRLIN, Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter.

südseite erstmals 1391, also unmittelbar nach Fertigstellung der Castelmurschen Strasse, urkundlich belegt ist, wird sie auf der Nordseite – in Lantsch/Lenz – erst Mitte des 15. Jahrhunderts fassbar⁹²; diese fusst aber insgesamt auf älteren Grundlagen. Nicht mehr zu Strassberg sondern hier in Lantsch/Lenz erhoben die Nachfolger der Vazer, Toggenburger und Matscher, einen Zoll, der von den Kaufleuten offensichtlich über Obervaz (und wohl weiter durch den Schyn zur Viamala) umfahren wurde, denn im Jahre 1475 erhoben die Lenzer deswegen Klage⁹³. Von Lantsch/Lenz aus führt die Strasse dann in ziemlich direkter Linie hinunter nach Tiefencastel auf nur 865 m Höhe, welcher Steilabstieg sehr wahrscheinlich von der Römerzeit bis zu Beginn der Neuzeit unweit des Bot da Loz, wo die heutige Strasse nach Südosten abbiegt, über Mistail und Prada erfolgte⁹⁴.

Mistail (mit älterem Namen *Wapitines* bzw. *Impidines*), ein auf einem Felsplateau über der Schyn-Schlucht gelegenes bischöfliches Frauenkloster, vermutlich eine Stiftung der Victoriden und Tochterkloster von Cazis im Domleschg⁹⁵, war eines der beiden Frauenklöster, das nach 806/07 – nach der *divisio inter episcopatum et comitatum*, und damit der Einführung der Grafschaftsverfassung in Rätien, und den folgenden Übergriffen des Grafen Roderich⁹⁶ – dem Bistum Chur verblieben war⁹⁷. Das Kloster reichte «mindestens in die Anfänge des 8. Jahrhunderts» zurück, «denn unter dem heutigen

⁹² SCHNYDER, Handel und Verkehr I, S. 29f. – Dokumente: 1391 Juni 4 – Verkauf eines Rodrechts, Orig. in: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 7; Regest: SCHNYDER I, Dok. Nr. 154 S. 168; 1457 Mitte März – Beschlüsse der Nachbarn von Lantsch/Lenz zum Rodverkehr mit Bezug auf einen älteren (nicht erhaltenen) Rodbrief, Orig. in: Gemeinde A Lantsch/Lenz, Nr. 7, ed. bei SCHNYDER I, Dok. Nr. 378 S. 283f.

⁹³ Mahnung des Zehngerichtebundes an den Bürgermeister in Chur, dafür Sorge zu tragen, dass die dortigen Fuhrleute die Kaufmannsgüter über Lenz und den Septimer führen, ed. von JECKLIN, in: Materialien II, Nr. 44 S. 46; Regest: SCHNYDER, Handel und Verkehr I, Dok. Nr. 587 S. 354. Dazu auch BUNDI, in: DERS., JECKLIN und JÄGER, Geschichte der Stadt Chur, 2. Teil, S. 76.

⁹⁴ SIMEON, in: Lantsch/Lenz, S. 20 und 39; SIGRON, Heimatbuch Tiefencastel, S. 7: «mit grösster Wahrscheinlichkeit» Wegführung bis 1564, die dortige Abb. 7 S. 3 ist auf die Landeskarte der Schweiz übertragen bei RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 278. Anders PLANTA, Die Albularoute, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien I, S. 26–93, hier S. 41, der die Kreuzung der Julier-/Septimer- mit der Albula-Strasse – und zwar mit dem oberen Weg – bei Vazerol annimmt. OVERBECK, Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit I, S. 157 ist der Ansicht, dass der Strassenverlauf «etwa der heutigen Strasse» folgte.

⁹⁵ Zu Cazis BRUNOLD, in: *Helvetia sacra* III,1, S. 253–256, und in: Ebd., IV,2, S. 102–117, und MÜLLER, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, S. 62ff.

⁹⁶ Dazu KAISER, Das Frühmittelalter, in: Handbuch der Bündner Geschichte I, S. 106f.

⁹⁷ BUB I, Nr. 46 S. 38–40 (Klage des Bischofs Victor III. von 823 Juni).

Bau der ehemaligen Klosterkirche aus der 2. Hälfte des 8. Jahrhunderts sind ein Bestattungsplatz und ältere klösterliche Bauten nachgewiesen»⁹⁸. Von der Geschichte des Klosters, das wohl im Laufe der Zeit zu einer Kanonissengemeinschaft wurde, ist kaum etwas bekannt, und bereits 1154 wurde es durch den Churer Bischof Adalgott endgültig aufgehoben – u. a. mit der Begründung, dass sich der Ort wegen seiner Lage weniger für eine religiöse Gemeinschaft eigne –, indem er den Klosterhof Prada mit der Peterskirche und die Höfe Savognin⁹⁹ und Latsch bei Bergün den Brüdern von St. Luzi in Chur übereignete, nachdem schon seine drei Vorgänger (Wido, Konrad I. und Konrad II.) die Sanktmonialen vertrieben und den Hof Prada teils für sich eingezogen, teils zu Lehen ausgegeben hatten¹⁰⁰. Doch schon 1282 gingen dieser Hof (mit der Peterskirche) und der Hof Savognin auf dem Tauschwege an das Bistum zurück¹⁰¹, d.h. der Besitz des Grosshofes war dem Bischof offenbar sehr wichtig, wie aus dem weiter unten erwähnten *Einkünfterodel* erhellrt.

Umfangreiche Grabungen 1943/44 und besonders 1968/69 durch Stöckli unter Leitung von Sennhauser¹⁰² brachten einen grösseren Klosterkomplex ans Tageslicht: Ausser der noch bestehenden karolingischen Dreiapsidenkirche St. Peter, der ein (nicht erhaltener) Nordannex und ein Atrium (von dem grosse Teile ins Albula-Tobel gestürzt sind) angegliedert waren, war südlich davon eine weitere gleichzeitig bestehende (heute verschwundene) Saalkirche, deren Ursprung ebenfalls in vorkarolingische Zeit zurückreicht und die zweimal erneuert, zuletzt wohl profaniert wurde; südlich von dieser steht noch ein ehedem gewölbter Grabbau mit kreuzförmiger Ausnehmung im Boden (heute überdachte Ruine) aus dem 7./8. Jahrhundert, und nördlich der Peterskirche lag ein Nonnenhaus aus karolingischer Zeit (nachweislich der Freskenscherben) von 28/9 m lichter Weite. In der Mitte der Dreiapsidenkirche war eine (nachträglich eingezogene) Schrankenmauer, die den Saal in einen Nonnenchor und ein Laienschiff – mit separaten Eingängen – trennte;

⁹⁸ SENNHAUSER, in: DERS. (Hg.), Frühe Kirchen im östlichen Alpengebiet I, A 64f., S. 123–127, Zitat S. 124 (hier auch Literaturangaben zur Baugeschichte); STÖCKLI, St. Peter Mistail. Grabung 1968, und DERS., Pressecommuniqué zur Grabung 1969. Siehe auch Abb. 3 unserer Arbeit. – Zur Geschichte und den wenigen Quellen vgl. MÜLLER, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, S. 93ff.; MEYER-MARTHALER, Mistail, in: *Helvetia sacra* III,1, S. 279–282; RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 276ff.; KAISER, Churräten, bes. S. 132ff., und DERS., Das Bistum Chur und seine Frauenklöster, bes. S. 319f.

⁹⁹ Zum bischöflichen Hof in Savognin siehe PROJER, in: Savognin, S. 29ff.

¹⁰⁰ Gegenüber BUB I, Nr. 330 S. 239f. verbesserte Edition nach dem jetzt im StadtA Augsburg aufbewahrten Orig. bei CLAVADETSCHER, Die Urkunde Bischof Adelgotts von Chur, S. 328f.

¹⁰¹ BUB III (neu), Nr. 1314 (1111a) S. 98f.

¹⁰² SENNHAUSER, in: DERS. (Hg.), Frühe Kirchen im östlichen Alpengebiet I, A 64f., S. 123–127.

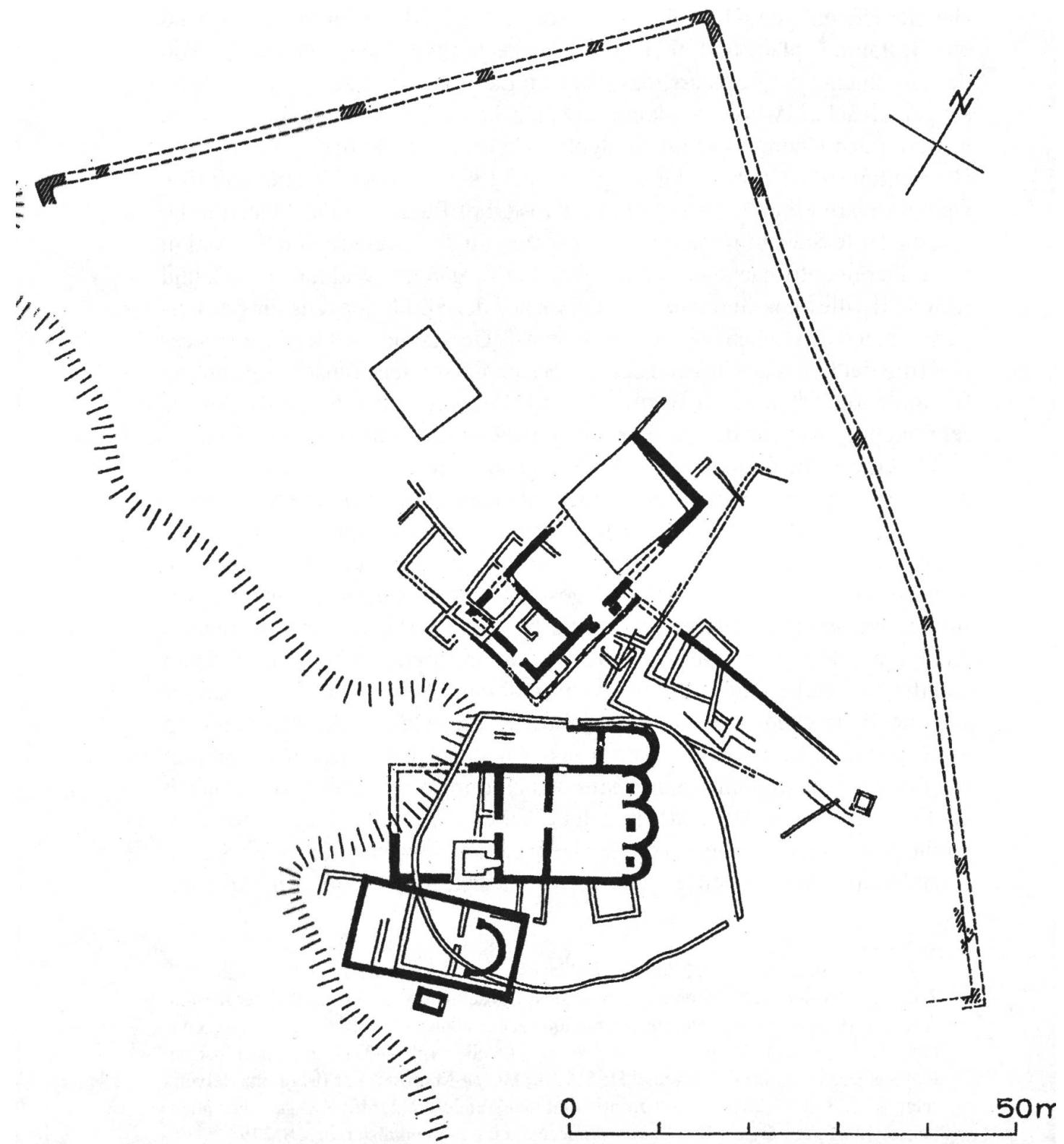


Abb. 3. Situationsplan des Klosters St. Peter in Mistail bei Tiefencastel GR mit Klostermauer (aus: SENNHAUSER, Klostermauern und Klostertürme, S. 207).



Abb. 4. St. Peter in Mistail (Photo: Kantonale Denkmalpflege Graubünden).

die Kirche war ganz mit karolingischen Fresken ausgestattet, die heute nur noch fragmentarisch erhalten sind. Der Klosterbereich selbst war von einer weiträumigen Mauer umgeben, die «nichts von einer Wehrmauer» an sich hatte¹⁰³.

Diese spektakulären Grabungsbefunde harren noch der detaillierten Aufarbeitung durch Sennhauser, so dass hinsichtlich der Funktion des Klosters und einzelner Gebäude nur vorsichtige Vermutungen geäussert werden können: Schon Jecklin und später auch Meyer-Marthaler, die ihre ältere Ansicht damit revidierte, ausserdem in neuerer Zeit Kaiser (der zumindest die Möglichkeit in Erwägung gezogen hat)¹⁰⁴ haben die Ansicht geäussert, dass beim Kloster Mistail das berühmte *senodochium sancti Petri*, dessen Lage in den Urkunden nicht angegeben wird, gelegen habe, das dem Churer Bischof Victor III. auf seine Klagen hin von Ludwig dem Frommen zwischen 824 und 831 restituiert worden war¹⁰⁵, während insbesondere noch die ältere Forschung die Lokalisierung dieses Hospizes auf dem Septimerpass favorisierte¹⁰⁶. Unseres Erachtens sind – neben der Patrozinien gleichheit – vor allem die Lage des Klosters Mistail am alten Julier-/Septimer-Weg – nach dem Abstieg von der gefürchteten Lenzerheide und vor dem endgültigen Anstieg ins Oberhalbstein (der damals wohl noch am linksseitigen Talhang über Mon führte) –, die in einem Tag zu bewältigende Entfernung von/nach Chur (etwa 30 km) und ein milderes Klima auf knapp 900 m Höhe Faktoren, die zugunsten einer Lokalisierung des *xenodochium* in Mistail herangezogen werden können. Wir vermuten das *xenodochium s. Petri* der Karolingerzeit übrigens in dem südlich der jetzigen Peterskirche gelegenen (heute verschwundenen) Sakralgebäude¹⁰⁷. Was gegen die Ansicht spricht, dass schon in karolingischer Zeit auf dem Septimerpass ein Hospiz gestanden habe, werden wir im folgenden Kapitel

¹⁰³ SENNHAUSER, Klostermauern und Klostertürme, S. 205 mit Plan S. 207.

¹⁰⁴ JECKLIN, in: Urbar des Hospizes St. Peter auf dem Septimer, S. 235f.; MEYER-MARTHALER, Mistail, in: *Helvetia sacra* III,1, S. 280; KAISER, Churrätien, S. 132 (anders noch S. 113).

¹⁰⁵ BUB I, Nr. 53* S. 43–45 (verunechitet, doch gilt die Textstelle bzgl. des *senodochium* als unverdächtig); Bestätigungsurk. von 849 (?), ebenfalls verunechitet, ebd., Nr. 67* S. 57–59 = MGH D LDt, bearb. von KEHR, Nr. 56 S. 76–78; die Klageschriften Bischof Victors ed. in: BUB I, Nr. 45–47, 49 S. 38–42 = MGH *Epistolae V: Epistolae variae*, hg. von DÜMMLER, Nr. 7, S. 309–311. Dazu KAISER, Churrätien, S. 87ff.

¹⁰⁶ Übersicht bei RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 270f. mit Anm. 207, ergänzend ebd., S. 276 Anm. 223f.; ausser auf der Passhöhe lokalisierten manche Forscher das *xenodochium* im unmittelbaren Anstieg zum Pass, in Stalveder bei Bivio bzw. in Bivio selbst, daneben suchte man es in Disentis, in St. Peter in Vals und in St. Peter im Schanfigg, ja sogar im Vinschgau.

¹⁰⁷ U.E. lässt sich die Annahme, das *xenodochium* habe in Mistail gelegen, auch kirchenrechtlich rechtfertigen, was wir hoffen, in einem späteren Aufsatz darlegen zu können.

erörtern. Beachtenswert ist übrigens noch, dass der Gründer des Hospizes auf dem Septimer, Bischof Wido, mit jenem Vorgänger Bischof Adalgotts identisch ist, der begonnen hatte, die Nonnen aus Mistail zu vertreiben und deren Vermögen teilweise an sich zu nehmen; möglicherweise tat er das zur Ausstattung des von ihm gegründeten Passhospizes, dessen Errichtung wegen der Zunahme des Verkehrs offensichtlich notwendig geworden war.

Nach der Aufhebung des Konvents in Mistail dürfte der Weg zum Pass zunächst noch über den alten Klosterhof Prada geführt haben, steht doch in einem Einkünfteverzeichnis der Churer Kirche aus dem späten 13. Jahrhundert, dem sog. *Antiquum Registrum*, die Regelung, dass der bischöfliche Meierhof Salas in Chur dem Bischof, wenn er ins Gebirge reise, ein Saumtier bis Prada zu stellen habe, ebenso musste der Hof in Savognin dorthin vier Saumtiere überstellen, wenn der Bischof nach Chiavenna oder in den Vinschgau wolle, unter derselben Voraussetzung hatte auch der Hof Prada selbst fünf Saumtiere zu stellen¹⁰⁸, was bedeutet, Prada/Mistail bildete eine Art Verkehrsknotenpunkt. In Spätmittelalter/Früher Neuzeit dann aber führte der Weg von Lantsch/Lenz nach Tiefencastel wohl bereits über Vazerol, wie die *Itinerarliste Sunthayms*, auf die wir unten eingehen werden¹⁰⁹, ausweist, bzw. es gab zumindest die Option, über Vazerol zu reisen.

In Tiefencastel musste der Reisende zunächst die Albula überqueren, wofür ein Brückenzoll zu entrichten war¹¹⁰. Der Ort selbst, auf dessen markantem Kirchhügel am Zusammenfluss von Julia und Albula durch Grabungen «mit Sicherheit eine befestigte Siedlung spätrömisches-frühmittelalterlicher Zeitstellung» nachgewiesen wurde¹¹¹, wird im *karolingischen Reichsgutsurbar* als Sitz des *ministerium in Impidenis* (Amtsbezirk Albulagebiet und Oberhalbstein) mit Königshof und wahrscheinlich einer Befestigungsanlage (*castellum*)¹¹² erwähnt, die aber vor dem 13./14. Jahrhundert vermutlich schon verlassen war. Dieser wie andere Königshöfe an der bevorzugten Alpentransversale

¹⁰⁸ Orig.: Germ. National-Museum Nürnberg, Archiv, Chur Bischof und Domkapitel, Bd. 13. Jh., fol. 6, 12 und 18v; ed. bei VON MOHR, CD II, Nr. 76 S. 98–132, hier S. 109, 119 und 131. Weitere Saumtierstellungen von genannten und anderen Höfen, z.T. auch durch Geld abgelöst, werden hier nicht erwähnt, da aus diesen nicht die Bedeutung des Hofes Prada als Verkehrsknotenpunkt hervorgeht.

¹⁰⁹ Siehe unten im Kapitel «Die Chronik oder Landesbeschreibung des Ladislaus Sunthaym».

¹¹⁰ Bei SIGRON, Heimatbuch Tiefencastel, S. 31ff. findet sich keine Angabe, ab wann dieser gefordert wurde, in den erwähnten Prozessurkunden der Neuzeit wird nur immer auf den von altersher erhobenen Zoll verwiesen.

¹¹¹ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 75f., Zitat S. 76.

¹¹² BUB I, Anhang, S. 394, 396. Dazu CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 50; SIGRON, Heimatbuch Tiefencastel, S. 10f.

könnten – neben den *tabernae* und *stabula* – nach Bundi und Rageth «in ihrer Lage und Funktion noch durchaus in der Tradition der ursprünglichen *Mutationes*» stehen¹¹³. Von Interesse ist auch, dass das Frauenkloster Cazis im Domleschg, das mutmassliche Mutterkloster von Mistail, in Tiefencastel (wie auch in Chur) eine *taberna* besass, was aus einer Besitzbestätigung für das Kloster durch Papst Hadrian IV. vom Jahre 1156 hervorgeht¹¹⁴.

Nun folgt ein zweiter, der endgültige Anstieg zum Pass, der einer Quertalung folgt, doch ist hier zunächst einem Strassenverlauf direkt in südliche Richtung ein Engpass mit sehr schwierigen Geländeverhältnissen, stark bedroht von Steinschlag und Lawinen, hinderlich: Der Talgrund der Julia ist schluchtartig, auf der rechten Talseite schiebt sich steil aufragend ein massiger Felsen bis an das Flussbett der Julia heran, der Crap Ses (Stein) – der dem Tal auch seinen Namen gab (Oberhalbstein/Surses) –, auf der linken Seite aber dehnt sich um die Motta Vallac ein Rutschgebiet aus; deshalb gab es an dieser Schlüsselstelle der Julier-/Septimer-Strasse durch die Jahrhunderte immer neue Weg-Varianten, in heutiger Zeit führt durch den Crap Ses ein Tunnel.

In römischer und frühmittelalterlicher Zeit wurde der «Stein» normalerweise über den linksseitigen Hang umgangen, und zwar führte der – fahrbare – Weg in direkterer Linienführung als die heutige Strasse¹¹⁵ zunächst nach Mon (1231 m), vorbei an der ehemaligen (Pfarr-)Kirche St. Cosmas und Damian, deren Patronatsrecht im 15. Jahrhundert beim Klosters Pfäfers nachweisbar ist¹¹⁶. Obwohl die Kirche erst im ausgehenden 13. Jahrhundert erwähnt wird¹¹⁷, kann ihre Erbauung nach Poeschel «dem Grundrisstyp nach» ins erste Jahrtausend fallen¹¹⁸, wofür auch das Patrozinium spricht, so dass Iso Müller an eine Erbauung in karolingischer oder ottonischer Zeit denkt¹¹⁹. Oberhalb von Mon befand sich in römischer Zeit eine kleine Siedlung, die

¹¹³ RAGETH, Die römische Mutatio von Riom, S. 165; BUNDI, Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens, S. 44ff.

¹¹⁴ BUB I, Nr. 335 S. 245–247.

¹¹⁵ Siehe die Skizze bei SIGRON, Heimatbuch Tiefencastel, S. 9.

¹¹⁶ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden II, S. 280ff., und VII, S. 434f.; vgl. auch den Eintrag im *Liber aureus von Pfäfers* von etwa 1440, fol. 31b, ed. bei GMÜR, Urbare und Rödel, S. 35: *Ecclesia parochialis sanctorum Cosme et Damiani martirum in Malans* [= Verschreibung für Mon(s), siehe POESCHEL II, S. 280 Anm. 1].

¹¹⁷ *Antiquum registrum ecclesiae Curiensis*, Orig.: Germ. National-Museum Nürnberg, Archiv, Chur Bischof und Domkapitel, Bd. 13. Jh., fol. 1v, ed. bei VON MOHR, CD II, Nr. 76 S. 98–132, hier S. 99.

¹¹⁸ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden II, S. 280.

¹¹⁹ MÜLLER, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, S. 48f.

«möglicherweise an der befahrbaren römischen Julierroute lag»¹²⁰. Von Mon ging der Weg dann weiter über Del (1373 m) und Salouf nach Riom (1257 m), wo in römischer Zeit – von etwa Mitte des 1. bis zum 4. oder zum Beginn des 5. Jahrhunderts – eine *mutatio*, also eine Herberge mit Pferdewechselstation, möglicherweise zusätzlich als Gutshof geführt, existierte¹²¹, und führte erst bei Savognin (1207 m) auf die rechte Talseite hinüber¹²².

Allerdings war schon Planta der Ansicht, dass in prähistorischer und römischer Zeit auch ein rechtsseitiger Weg existiert habe¹²³; seine Meinung konnte durch neue Funde im Gebiet des Crap Ses belegt werden¹²⁴, und zwar fand man zahlreiche römische Schleuderbleie mit Stempeln der Legionen III, X und XII, römische wie einheimische Waffen, eine Art Hau- oder Laubmesser, dazu mehrere Eisen- und Bronzefibeln, zwei Zeltheringe, halbierte Asse und einen eisernen Fingerring, dazu eine grössere Anzahl römischer Schuhnägel, welche Funde aufgrund ihrer breiten Streuung über eine Distanz von mindestens 3 km dortige Kampfhandlungen während des Alpenfeldzugs von 16/15 v. Chr. vermuten lassen¹²⁵. Eine römische Münze von 75 n. Chr. und eine bronzen Scheibenfibel mit «Steinchen-Einlagen», die ins 2./3. Jahrhundert n. Chr. gehören dürfte¹²⁶, zeigen aber, dass der/die Schluchtweg(e) weiter, wenn auch sicher in begrenzterem Masse als der Weg über Mon und Riom, benutzt wurde(n). Im Laufe des Mittelalters suchte man dann den relativ weiten Umweg über Mon mit Gegensteigung zu vermeiden und

¹²⁰ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 60 Nr. 183.

¹²¹ DERS., Die römische Mutatio von Riom, und DERS., Riom-Parsonz in ur- und frühgeschichtlicher Zeit, in: Heimatbuch Riom-Parsonz, S. 3ff.; MATTEOTTI, Die römische Anlage von Riom GR (mit umfangreichem Fundkatalog), der mittels der dortigen Fundensembles eine Feindatierung liefert.

¹²² PLANTA, Alte Wege im Oberhalbstein, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 95ff.

¹²³ Ebd., S. 98.

¹²⁴ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 76; DERS., Weitere frührömische Militaria, S. 302ff.; DERS., Zeugnisse des Alpenfeldzuges des Kaisers Augustus, S. 118ff.; DERS., Und nochmals römische Militaria-Funde; DERS., Zeugnisse des Alpenfeldzuges von 16/15 v. Chr. aus Graubünden, S. 88ff.; DERS., Riom-Parsonz, Crap-Ses-Schlucht; ZANIER, Das Alpenrheintal, S. 196ff.; DERS., Römische Waffenfunde vom Alpenfeldzug 15 v. Chr., S. 93.

¹²⁵ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 6 (mit weiterer Lit.), und DERS., Zeugnisse des Alpenfeldzuges von 16/15 v. Chr. aus Graubünden, S. 88–90, und 92, wo Vf. den Gedanken, es könne sich hier um den nächsten Lagerplatz der Römer (nach dem Septimer) gehandelt haben, insofern verwirft, als sowohl die breite Streuung der Funde wie die für römische Legionäre recht ungewöhnlichen Waffen dagegen sprechen. Vgl. auch FREI-STOLBA, Der Alpenfeldzug und die Bedeutung der Schleuderbleie, bes. S. 72f.

¹²⁶ RAGETH, Römische Fundstellen Graubündens, S. 76 Nr. 272, und DERS., Weitere frührömische Militaria, S. 306.

legte einen Weg entlang der Julia an, der über Burvagn (1180 m) und Cunter (1182 m) Savognin erreicht(e); wann diese Verkehrsumstellung erfolgte, ist nicht bekannt, hinzuweisen ist jedenfalls auf den Fund einer Bleibulle Papst Innocenz' II. (1130–1143) im Crap-Ses-Gebiet¹²⁷. Für diesen – offenbar recht gefährlichen – Weg durch den «Stein» ist übrigens der Gelehrte *Sunthaym*, der im ausgehenden 15. Jahrhundert sein Material gesammelt hat, Zeuge: Er beschreibt ihn als *vast schmale(n) steig, darunder ain vast teúffs tall, darinn rint ain wasser, genannt der Rein, aber nit der recht Rein*, worauf wir unten näher eingehen werden¹²⁸.

Bevor wir die Strasse weiter verfolgen, ist noch auf die (jetzt) etwas abseits der Julier-/Septimer-Route auf einem Geländesporn unterhalb des Dorfes Riom gelegene imposante Burg mit Bergfried hinzuweisen, die das Tal dominiert¹²⁹. Burg Riom wurde in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts auf dem ehemaligen im *karolingischen Reichsgutsurbar* genannten Königshof¹³⁰ errichtet (wahrscheinlich auch mit Steinen von der dortigen abgegangenen *mutatio*¹³¹) und ging – zusammen mit dem Hof Riom und anderem Besitz im Oberhalbstein – im Jahre 1258 durch Kauf von Berall von Wangen an das Hochstift Chur über¹³², wodurch der Bischof «die Kontrolle über die gesamte Septimerroute» gewann¹³³. Die Burg war als Sitz des bischöflichen Landvogtes, des höchsten Beamten und Richters für das Tal, Herrschaftsmittelpunkt des Oberhalbsteins. Sie war eine der wenigen Burgen an der Julier-/Septimer-Route, die jedoch alle, abgesehen von Strassberg, im Besitz des Bistums waren – im Unterschied zum Domleschg, also der Anfahrt zu Splügen und Vogelsberg/San Bernardino, wo sich Burg an Burg reiht, die keineswegs alle dem Bistum gehörten¹³⁴ –, ein Phänomen, das Indikator einer bewussten Herrschaftsbildung entlang dieser Alpentransversale ist.

¹²⁷ PLANTA, Alte Wege im Oberhalbstein, in: DERS., Verkehrswege im alten Rätien II, S. 104ff.
Der Bullen-Fund wird erwähnt von RAGETH, in: Jahresbericht des ADG 2003, S. 66.

¹²⁸ Dazu unten im Kapitel «Die Chronik oder Landesbeschreibung des Ladislaus Sunthaym».

¹²⁹ CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 68–71, hier S. 70: erbaut «wohl gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts»; POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden III, S. 260: vermutlich 12. Jahrhundert. Die dendrochronologische Datierung der frühesten Bauhölzer für die Burg ergab Winter 1226 (erw. von HITZ, Dynastenpolitik und Burgenbau, S. 133). Vgl. auch den Beitrag SIMONETTS, in: Heimatbuch Riom-Parsonz, S. 13ff.

¹³⁰ BUB I, S. 396.

¹³¹ So MATTEOTTI, Die römische Anlage von Riom, S. 136.

¹³² BUB II (neu), Nr. 1003 (926), dazu eine Quittung: Nr. 1004 (927) S. 452f.

¹³³ HITZ, Dynastenpolitik und Burgenbau, S. 130.

¹³⁴ Dazu CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 115ff.

Zurückgekehrt auf die Hauptstrasse, erreicht man über Savognin, das seit dem 18. Jahrhundert als Zentralort des Oberhalbsteins gilt¹³⁵, Tinizong auf 1232 m, als Station *Tinnetio* der Römerzeit aus dem sog. *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* bekannt¹³⁶, doch ist bis heute das römische Tinizong archäologisch «nur schlecht belegt»¹³⁷. Möglicherweise war in Tinizong in karolingischer Zeit ein Königshof, was wir aufgrund der unvollständigen Überlieferung des *Reichsgutsurbars* nicht eindeutig beantworten können¹³⁸. Die Pfarrei Tinizong war übrigens im 11./12. Jahrhundert zuständig für das gesamte Endtal, also bis zum Septimer, doch verselbständigte sich Bivio wohl noch im 12./13. Jahrhundert¹³⁹. Im Spätmittelalter spielte Tinizong eine bedeutende Rolle im Transitverkehr, denn hier war nicht nur eine der vier Portensstationen, hier war auch der Anfangspunkt des spätmittelalterlichen Strassenbaus des Bergellers Jakob von Castelmur, d. h. vor 1387 endete in diesem Ort anscheinend die Fahrstrasse, und es musste auf Saumtiere umgeladen werden¹⁴⁰.

Von Tinizong führte der Weg – unter Umgehung einer Engstelle an der Julia, welche die heutige Strasse passiert – auf die nächste Talstufe mit Rona (1460 m) und Mulegns (1482 m), dann auf eine weitere Talstufe mit zwei Burgruinen: Die erstere, Spliatsch¹⁴¹, zu der auch ein Gutshof gehörte, ist ein auf felsigem Hügel angelegter Turm, vermutlich zu Beginn des 13. Jahrhunderts von den Herren von Marmels erbaut «im Zusammenhang mit dem von Kolonisationstätigkeit begleiteten Ausbau ihrer Herrschaft im Oberhalbstein».

Die andere Burg, das hochgelegene Marmels¹⁴², bei trübem Licht für den Reisenden heute schlecht erkennbar, fungierte offenbar als Kontrollstation über die Strasse. Sie ist eine Grottenburg, in «äusserst kühne(r) Situation auf zwei Felsstufen unterschiedlicher Höhe unter mächtigem überhängendem

¹³⁵ Zur Dorfgeschichte siehe den Sammelband: Savognin.

¹³⁶ LIEB, Lexicon topographicum I, S. 139ff.

¹³⁷ Siehe RAGETH, Alte und neue Beobachtungen, S. 286, und DERS., Römische Fundstellen Graubündens, S. 76f.

¹³⁸ BUB I, S. 396. Für einen Königshof entscheidet sich MÜLLER, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, S. 59; dagegen bezieht CLAVADETSCHER, Zur Geschichte des Eigenkirchenrechts, S. 150 mit Anm. 3 den unvollständigen Eintrag *Et de Tinnazune* auf das in der vorausgehenden Zeile angesprochene Zehntrecht.

¹³⁹ MÜLLER, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, S. 60f.

¹⁴⁰ LIEB, Lexicon topographicum I, S. 140.

¹⁴¹ CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 72f., Zitat S. 72.

¹⁴² Ebd., S. 66–68, Zitat S. 66; HÖGL, Burgen im Fels, S. 67, 123, 125, 159; JANOSA, Marmels/Marmorera; TRÖSCH, Die Burgruine Marmels I, S. 5ff. Zu Andreas von Marmels TRÖSCH II, S. 7.

Felsschirm» erbaut; der Zugang zur unteren Felsstufe, gesichert durch einen Tortrakt, erfolgte von Norden her über ein steiles Grasband. Von der Burganlage steht nurmehr die zweigeschossige Kapelle auf der oberen Felsstufe aufrecht (ihr unteres Geschoss diente vermutlich nicht sakralen Zwecken), die wegen ihres Grundrisses ins 11. Jahrhundert datiert wurde, nach dendrochronologischen Untersuchungen jetzt aber der Mitte des 12. Jahrhunderts zugeschrieben wird¹⁴³. Das Wohngebäude dagegen, auf der unteren Felsstufe, das der Kunsthistoriker Rahn 1893 noch als vierstöckigen Bau sah, liegt in Trümmern, grosse Teile davon sind ins Tal gestürzt. Diese Burg haben die Herren von Marmels wahrscheinlich auf Eigengut errichtet, und die allodiale Stellung blieb auch erhalten, als die Marmelser Ministerialen (Dienstleute) der Herren von Tarasp wurden, die sie im Jahre 1160 mit vielen anderen Ministerialen – es ist übrigens die erste Nennung des Geschlechts Marmels – an das Hochstift Chur schenkten¹⁴⁴. 1192 (nicht erst 1193) wird die Burg erstmals erwähnt, als dort Andreas von Marmels einen Kardinallegaten, der sich auf dem Weg nach Rom befand, gefangensetzte, worauf wir unten näher eingehen werden¹⁴⁵. Die von Marmels waren im ganzen Mittelalter ein einflussreiches Geschlecht in Rätien bzw. im Churer Hochstift, schon aufgrund ihrer zahlreichen Lehen und Ämter. Während Mitte des 16. Jahrhunderts die Felsenburg noch bewohnt war, wird sie im späten 17. Jahrhundert bereits als Ruine bezeichnet. Die 1988 erfolgte Sicherung der Reste der Burg erlaubte Untersuchungen, die insbesondere auch einer Abfalldeponie in einem natürlichen Schrund zwischen der überhängenden Felswand und der oberen Felsstufe galten, worin reiche Funde von Gebrauchsgegenständen aus dem Mittelalter – sogar Hanfseile, Textil- und Lederreste und Holzfragmente, die in ihrer Abgeschlossenheit der Verwitterung getrotzt hatten – entdeckt wurden¹⁴⁶.

Unterhalb der Burg lässt sich die frühere Strasse zunächst nicht weiter verfolgen, da diese Talstufe mit dem alten Dorf Marmorera (auf 1530–1680 m liegend) in den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts in einem Stausee verschwunden ist; nur bei Niedrigstand des Wassers kann man den Lauf des Oberhalbsteiner Rheins (der Julia) noch erkennen¹⁴⁷. Nach Ausweis des *churrätischen Reichsgutsurbars* war in der Karolingerzeit hier eine *taberna*¹⁴⁸.

¹⁴³ Ebd. I, S. 7.

¹⁴⁴ BUB I, Nr. 341 S. 252–254.

¹⁴⁵ Dazu siehe unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 12. Jahrhundert».

¹⁴⁶ JANOSA, Marmels/Marmorera, S. 329ff.

¹⁴⁷ Zum alten Dorf vgl. die Studie des Geographischen Instituts der ETH Zürich: Marmorera.

¹⁴⁸ BUB I, S. 394: *Ad Marmoraria in beneficio Geruuigi taberna I*; dazu RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 256 mit Anm. 169.

Eine weitere Talstufe führt über die Hofanlage Stalveder – wo Schorta aufgrund der Ableitung des Ortsnamens vom Etymon *hospitale vetere* den ursprünglichen Standort des *xenodochium s. Petri* annahm¹⁴⁹, – nach Bivio (deutsch: Stalla) auf 1769 m Höhe¹⁵⁰; somit hatte der Reisende in relativ langsamem Ansteigen schon eine beträchtliche Höhe erreicht, was «der Oberhalbsteiner Route jene verkehrsgeschichtliche Bedeutung» gab, die schon die Römer erkannt hatten. Bivio liegt am Fuss zweier Pässe, des Septimer wie des Julier, was schon die erste Nennung des Ortes im *churrätischen Reichsgutsurbar* als *stabulum Bivium*¹⁵¹ – also Raststation an einer Weggabelung – artikuliert; diese ist zugleich erstes (wenn auch indirektes) schriftliches Zeugnis für den Septimer-Weg. Im Unterschied zu den *tabernae* waren die *stabula* in grösserer Höhe zu finden, in Gegenden, die noch kaum besiedelt waren, also Rastorte, die «auf der Weide- und Alpenwirtschaft beruhten», wie es auch aus dem Passus des *Reichsgutsurbars* erhellt, dass nämlich der Zins nur dann zu zahlen sei, wenn kein Heu entnommen werde¹⁵². Im Spätmittelalter war Bivio wie Lantsch/Lenz und Tinizong Sitz einer Port mit einer Sust, deren reiche Einkünfte die jährliche Abgabe von 10 Pfd.(!) Pfeffer und 20 Mass Öl an den Bischof von Chur im *Einkünfteverzeichnis von 1290/98* belegt¹⁵³; die Sust (*niderleg*) wird auch mehrmals von *Sunthaym* Ende des 15. Jahrhunderts erwähnt¹⁵⁴.

Nach Überquerung der Passhöhe erreicht man auf der Südseite am Sascel battü das Bergell (Bregaglia), Teil einer «grossen inneralpinen Längsfurche»¹⁵⁵, wo die von Norden her kommende Septimer-Strasse nach Südwesten hin umlenkt. Das Tal kam im Jahre 960 auf dem Tauschwege an Bischof Hartbert von Chur, einen Günstling Ottos I., worauf wir unten näher eingehen werden¹⁵⁶.

¹⁴⁹ SCHORTA, Elemente der christlichen Kultur, S. 270f. – Dagegen leitet TIEFENTHALER (Sprachliches zu den Namen der Burgen, S. 241f.) den vorarlbergischen Namen «Stellfeder» von *castellum vetere* ab.

¹⁵⁰ Auf diese günstige Topographie der Oberhalbsteiner Route weist POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden III, S. 225 hin. Zur Ortsgeschichte von Bivio vorwiegend der Neuzeit vgl. das interessante Buch (mit eindrücklichen alten Photographien) der früheren «maestrina» von Bivio, ELDA SIMONETT-GIOVANOLI, C'era una volta Bivio (auch in deutscher Fassung), erarbeitet weitgehend aus den Akten des Bivianer Gemeindearchivs.

¹⁵¹ BUB I, S. 394.

¹⁵² BÜTTNER, Die Bündner Alpenpässe im frühen Mittelalter, S. 245. – Vgl. auch den Eintrag im *Reichsgutsurbar*: BUB I, S. 394.

¹⁵³ Orig.: Germ. National-Museum Nürnberg, Archiv, Chur Bischof und Domkapitel, Bd. 13. Jh., fol. 12v, ed. bei VON MOHR, CD II, Nr. 76, hier S. 120.

¹⁵⁴ Dazu im Kapitel «Die Chronik oder Landesbeschreibung des Ladislaus Sunthaym».

¹⁵⁵ GUTERSOHN, Geographie der Schweiz II,1, S. 255.

Die erste Siedlung auf der Alpensüdseite ist Casaccia (dies bedeutet so viel wie «altes verfallenes Haus»), das wie Bivio an der Bifurkation zweier Pässe liegt, des Septimer und des Maloja. Über dem Dorf auf 1458 m Höhe steht noch die Ruine eines Turmes aus der Zeit um 1200, *La Turraccia* genannt, den Poeschel für einen bischöflichen «Wachtturm für die beiden hier zusammentreffenden Strassen» hält¹⁵⁷. Früher war Casaccia stark gefährdet durch die Wildbäche Orlegna, vom Maloja, und Canaletta, aus Richtung Piz Lunghin kommend, und durch Rüfen.

Oberhalb des Ortes steht die Ruine der spätgotischen St. Gaudentius-Kirche¹⁵⁸, wobei auffällt, dass diese nicht auf Casaccia und den Septimer-Weg, sondern eher auf den Maloja hin orientiert ist¹⁵⁹, was bedeutet, dass die ursprüngliche Kirche aus einer Zeit stammen dürfte, in der die Julier-/Maloja-Route die Präponderanz im transalpinen Verkehr hatte, wie sie im *karolingischen Reichsgutsurbar* durch die Abfolge *stabulum Bivium, stabulum Silles* (Sils im Oberengadin) und – einige Zeilen später – die *Porta Bergalliae* ausgewiesen ist¹⁶⁰. Da im selben Urbar, und zwar im sog. *Pfäferser Teil*¹⁶¹, der *Titulus sancti Gaudentii* als Besitz des Reichsklosters Pfäfers genannt ist¹⁶², war das nahe Chur über dem Rheintal gelegene Kloster nach Clavadetscher «zweifellos in die karolingische Verkehrsorganisation einbezogen»¹⁶³, was wohl noch durch unsere Annahme unterstrichen werden kann, dass auch die am Aufstieg ins Oberhalbstein gelegene alte Kirche St. Cosmas und Damian

¹⁵⁶ Siehe im Kapitel «Der Septimerpass als «Grenze»».

¹⁵⁷ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 426; siehe auch CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 232.

¹⁵⁸ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 412ff.; JECKLIN, Geschichte der St. Gaudentiuskirche (doch irrt Vf. in der Lage der zweiten, 1359 geweihten Kirche, eine Ortsverlagerung der Wallfahrtskirche hat nicht stattgefunden). Zum Gaudentiuskult vgl. MÜLLER, St. Gaudentius von Casaccia, und DI NATALE, Das Kephalophoren-Wunder, S. 77ff.

¹⁵⁹ MÜLLER, St. Gaudentius von Casaccia, S. 146 (im Wiederabdr. S. 242).

¹⁶⁰ BUB I, S. 394; vgl. CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, S. 18 und 24ff. (im Wiederabdr. S. 287, 293ff.).

¹⁶¹ Dazu GRÜNINGER, Grundherrschaft im frühmittelalterlichen Churrätien, S. 239ff., 306ff.

¹⁶² BUB I, S. 386. – Das Patronatsrecht des Abtes von Pfäfers für die *capella sancti Gaudencij martiris in pede montis Septimi* ist auch erwähnt in einem Eintrag von etwa 1440 (unmittelbar vor Mon) im *Liber aureus des Klosters Pfäfers*, fol. 31b (ed. von GMÜR, Urbare und Rödel, S. 35), doch schon 1460 war dieses Recht im Besitz der Talschaft (DI NATALE, Das Kephalophoren-Wunder, S. 89ff.). – Zu Pfäfers allgemein vgl. PERRET und VOGLER, in: *Helvetia sacra III,1*, S. 980–1033, zur Frühgeschichte bes. KAISER, Churrätien, S. 140ff.

¹⁶³ CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, S. 25, S. 28 (Zitat (im Wiederabdr. S. 294, 297), doch denkt Clavadetscher bei seiner Feststellung, dass

in Mon in Pfäferser Besitz war, was wir aus dem Besetzungsrecht des Klosters im 15. Jahrhundert schliessen (leider wissen wir nicht, ab wann). Als sich dann im Hochmittelalter der Hauptverkehr von und nach Italien von Julier/Maloja auf den kürzeren Septimer verlagerte, bezog man die Orientierung von St. Gaudentius nun auf diesen Pass und trug ihr in der Formulierung einer Papsturkunde für Pfäfers von 1116 Rechnung, in der St. Gaudentius als *ad pedem Septimi montis* bezeichnet wird¹⁶⁴. Die Gründung der Kirche dürfte jedoch nicht von Pfäfers ausgegangen sein, da in den frühen Reliquienverzeichnissen dieses Klosters Gaudentius nicht genannt ist, worauf Di Natale aufmerksam macht¹⁶⁵; wahrscheinlich haben, folgt man Iso Müller, die Pfäferser Mönche Anfang des 9. Jahrhunderts die Kirche mit dem Gaudentiusgrab erhalten, «um hier eine kleine Wallfahrt zu betreuen»¹⁶⁶, denn Gaudentius gehört nach Müller zu den fünf Heiligenleibern, deren Verlust Bischof Victor III. von Chur 823 oder 824/25 gegenüber Kaiser Ludwig dem Frommen beklagt hat und den er also zurückbekommen haben muss¹⁶⁷. Die karolingische Kirche wurde im 14. Jahrhundert um- oder neugebaut, 1518 erfolgte schliesslich die Weihe eines Neubaus (stets am alten Platze), der jedoch schon 1551 zur Ruine wurde, als nämlich die Wallfahrtskirche – auch aufgrund der Predigten des italienischen Reformators Vergerio (damals Pfarrer in Vicosoprano) – verwüstet und der Wandsarkophag des Heiligen erbrochen wurde¹⁶⁸.

Welcher Heilige dieses Namens hier verehrt wurde, ist nicht ganz evident. Es handelte sich offenbar um einen zunächst ziemlich unbekannten lokalen Heiligen des Frühmittelalters, dem im Hochmittelalter der Status eines Märtyrers und im Spätmittelalter zusätzlich der eines Bischofs zugeschrieben wurde, in Anlehnung wohl an den gleichnamigen Bischof von Novara (gest. ca. 418); schliesslich wurde in seine (erste) Vita im Churer Brevier von 1520, in der Gaudentius als *Pregallie alpium rhetiarum apostolus et patronus* gefeiert wird, noch das Kephalophorenwunder aufgenommen: Der heilige Bischof sei

dem Kloster in karolingischer Zeit mit Splügenpass (*cella in Speluca*) und Septimer (St. Gaudentius) anscheinend nur «zweitklassige» Pässe anvertraut worden seien, offenbar nicht an die Ausrichtung von St. Gaudentius auf den Maloja, dem er ja einen hervorragenden Rang im Verkehr zuschrieb.

¹⁶⁴ Urkunde von 1116 Jan. 29, ed. BUB I, Nr. 258 S. 193f.

¹⁶⁵ DI NATALE, Das Kephalophoren-Wunder, S. 79f.

¹⁶⁶ MÜLLER, St. Gaudentius von Casaccia, S. 146f. (im Wiederabdr. S. 242f.).

¹⁶⁷ Ebd., S. 143ff., im Wiederabdr. S. 239ff.; die Klage ist ed. in: BUB I, Nr. 46 S. 38–40 = MGH Epistolae V: Epistolae variae, hg. von DÜMMLER, Nr. 7 S. 309–311. In diesen Kontext gehört auch die Klage über die Entfremdung/Zerstörung der Hospize, die zur Restituirung des *senodochium sancti Petri* führte, s. oben.

¹⁶⁸ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 414ff.

von Novara ins Bergell gewandert, von Gesindel (*praedones*) bei Vicosoprano enthauptet worden und habe sein Haupt daraufhin bis zu jener Stelle getragen, an der er beerdigt werden wollte; hier scheint wohl die lokale Tradition wieder durch¹⁶⁹. Allein schon wegen der Wallfahrten erforderlich, existierte, vermutlich westlich der Kirche, auch ein Hospiz, das zwar erst um 1330 im *vazischen Einkünfterodel* genannt wird – zusammen mit dem Hospiz auf dem Septimer, denen der Hof zu Lantsch/Lenz (je?) drei Scheffel Korn zu liefern hatte¹⁷⁰ –, jedoch «in frühe Zeit zurückreichen» dürfte. Um 1520 ist es dann offensichtlich ins Dorf verlegt worden (das Haus wird von den Einheimischen noch heute «il Cumvent» genannt), doch wurde es im 18. Jahrhundert von der berüchtigten Sasso-Rüfe heimgesucht und unbenutzbar¹⁷¹.

In der Neuzeit stand die Sust von Sopraporta in Casaccia¹⁷², und der Ort war mit dem Schneebruch auf der Südseite des Septimerpasses betraut, während auf der Nordseite nach einem Abschied im Jahre 1535 des Bundstages in Davos vom Gallustag (16. Oktober) bis zum Georgstag (25. April) Bivio das Ruttnern gegen ein Weggeld besorgen sollte¹⁷³. Das zeigt einmal mehr, dass Winterverkehr möglich war, doch sollte mit dem Abschied anscheinend Missständen abgeholfen werden, *damit die sömer und biderblüt sicher wandlen und faren mögendt und nit uff irem costung müstendt still ligen*. Bevorzugt im Winter transportiert wurden übrigens Wein, schwere Baumaterialien und vielleicht Erze, wie man aus der Neuzeit weiss.

Von Casaccia führt die Strasse weiter nach Vicosoprano, dem auf 1067 m gelegenen Hauptort des Bergell, wobei der mittelalterliche Weg, der nahe dem linksseitigen Ufer der Maira/Mera entlangläuft, von den jetzigen Strassenkurven immer wieder berührt bzw. geschnitten wird, was bedeutet, dass der alte Weg erheblich direkter und somit kürzer war als die Kantonsstrasse; besonders unterhalb von Löbbia finden sich noch gepflasterte Strassenreste,

¹⁶⁹ Zur Heiligenlegende ausführlich und chronologisch differenziert MÜLLER, St. Gaudentius von Casaccia; ausserdem DI NATALE, Das Kephalophoren-Wunder, S. 77ff., bes. S. 95ff., Edition der Vita von 1520 mit Übersetzung ebd., S. 191–197.

¹⁷⁰ Ed. von WARTMANN, in: Rätische Urkunden in Regensburg, S. 469–477, hier S. 470.

¹⁷¹ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 422ff, Zitat S. 422. – Zu den Rüfen in Casaccia auch MARGADANT, Land und Leute Graubündens, S. 55f.

¹⁷² Beschreibung des Thals Bergell, S. 234f.

¹⁷³ Zum Schneebruch Casaccias siehe eine Urk. von 1531 Juli 5 (Orig.: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 110), in welcher der Podestà angewiesen wird, zusammen mit den Nachbarn von Casaccia geeignete Männer des Dorfes für diese Aufgabe (*ruptura montis Seth*) auszuwählen. Zur Ruttnertätigkeit Bivios siehe die Urk. von 1535 Jan. 14 (Orig.: ebd., Nr. 123, hieraus Zitat).

deren Ursprünge in die Zeit Jakobs von Castelmur zurückreichen dürften¹⁷⁴. Vicosoprano wird 1096 erstmals als *vicus qui cognominatur Supranus*, also «oberes Dorf», erwähnt, d.h. oberhalb der Porta gab es damals «keine andere Siedlung dorfartigen Ausmaßes und Charakters»¹⁷⁵. Hier hatte der Bischof von Chur wahrscheinlich eine Pfalz (*palatium*), die möglicherweise mit dem im 16. Jahrhundert in den Rathaus-/Pfarrhauskomplex integrierten bischöflichen Senwelenturm (runder Turm) aus dem 13. Jahrhundert (eher 2. Hälfte) identisch ist¹⁷⁶. Im Spätmittelalter war der Ort auch Portensstation (Sopraporta). Nach der Transport-Ordnung von 1498 trafen sich die Säumer von Bivio und Vicosoprano auf dem Septimerpass, um die auf der Rod gehenden Waren auszutauschen¹⁷⁷; außerdem fertigte Sopraporta bis zum Grenzbach Luver, und zeitweise war auch die Wagenrod vom Luver bis nach Piuro/Plurs im (Pacht-)Besitz von Sopraporta¹⁷⁸.

Bis ins 20. Jahrhundert wurden Vicosoprano und seine Umgebung durch einen in einem kleinen Seitental oberhalb der Ortschaft entspringenden Wildbach, die Albigna, schwer in Mitleidenschaft gezogen, der zunächst durch

¹⁷⁴ Beschreibung des Zustands Ende des 19. Jahrhunderts bei BERGER, Die Septimer-Strasse, S. 40ff.

¹⁷⁵ BUB I, Nr. 213 S. 169; siehe dazu POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 456.

¹⁷⁶ Das Problem der Lokalisierung besteht zum einen in der Formulierung der Urkunde von 1293 Okt. 6 oder 8 (BUB III [neu], Nr. 1557 [1233] S. 304f.), einem Bündnis zwischen Mailand und dem Bistum Chur, das ausgestellt ist *in palacio apud Vicosupranum*, wobei nach CLAVADETSCHER (in: DERS. und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 234 Anm. 8) *apud* sowohl «in» wie «bei» bedeuten kann; u.E. ist hier, wie in dieser Zeit häufig, «in» gemeint. Zum andern ist Clavadetschers Ansicht, dass «der Ausdruck *palatium* für den Rundturm ... recht ungewöhnlich» wäre, selbst wenn noch weitere Gebäude zum Turm gehört hätten, weshalb eher die Feste Castelmur als Ort des Treffens in Betracht komme (Ebd., S. 233), mit Fragezeichen zu versehen, denn man darf nicht vergessen, dass ein *palatium* im weit von Chur entfernten ländlichen Bergell sicherlich weniger aufwendig gewesen ist als beispielsweise in Chur oder dessen Umgebung.

¹⁷⁷ Ordnung von 1498 Dez. 1 – Orig. in: BAC 316.02.07 (früher Mappe 22) – Oberhalbstein; ed. von BÖRLIN, Die Transportverbände, S. 79–82, hier S. 80 § IV, Regest: SCHNYDER, Handel und Verkehr II, Dok. Nr. 975 S. 502f. Dieser Passus ist auch in der Erweiterung der älteren Ordnung von 1498 – mit Datum 1499 Dez. 7 – enthalten (Kop. in: BAC 021.09, Cart. I, S. 443–448, ed. von SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels II, Nr. 287 S. 182–186; Regest: SCHNYDER II, Dok. Nr. 1000 S. 511f.).

¹⁷⁸ Dazu ebd. I, S. 29, und Regesten: Dok. Nr. 241 und 246 S. 212 und 216. – Schon 1391 Juni 4 wurde der Verkauf eines Rodrechtes von Vicosoprano bis Piuro/Plurs und bergwärts bis zum Septimer beurkundet (Orig.: Archivio storico di Sopraporta, Vicosoprano, Nr. 7; Regest: SCHNYDER I, Dok. Nr. 154 S. 168).

eine Hochwasserschutzmauer, später durch eine Kraftwerksanlage gebändigt wurde¹⁷⁹. Die am unteren Ortsende in die Maira/Mera mündende Albigna hat früher mit ihren Ablagerungen auch die Strasse erheblich gefährdet, selbst wenn diese etwas oberhalb der heutigen Trasse durch den Wald – vorbei am Galgen (der Ort war Sitz des Kriminalgerichts) – nach Borgonovo verlief.

Weiter führt die Route nach Stampa (994 m) und zur Porta oberhalb von Promontogno, einem mehrfach abgestuften Felsriegel, der das Tal an dieser Stelle sperrt (heute jedoch in einem Tunnel durchquert wird) und es in Sopra- und Sotto-Porta scheidet, welche beiden Gemeinden im Mittelalter (und der Neuzeit) immer wieder heftige Differenzen gegeneinander austrugen, insbesondere wegen Nominierung des Podestà (Vogtes) des Tales und Nutzung der Gemeindeweiden und -alpen, dann auch wegen des Warentransports¹⁸⁰. Im Talgefüge stellt die Porta eine ausgeprägte Klimascheide dar – hier beginnt die insubrische Zone –, was sich z.B. an den berühmten Edelkastanienwäldern (in «Brentan») unterhalb der Porta auf dem Weg nach Soglio zeigt. Auf der Porta befand sich nach Ausweis des *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* in römischer Zeit die Station *Murus*, von der Überreste durch mehrere Grabungen zum Vorschein kamen¹⁸¹. Da die Entfernung von der vorausgehenden Station *Tinnetio* im Itinerar mit 15 m. p., das sind rund 22 km, sowohl für den Julier-/Maloja- wie den Septimer-Weg zu kurz angegeben ist – über den Septimer sind es rund 46 km, über den Julier je nach Wegführung wenigstens ca. 58 km –, wurde immer wieder gestritten, welchen der beiden Pässe das Itinerar meine¹⁸² (wobei zu beachten ist, dass in der Überlieferung der Itinerare häufig mit Abschreibfehlern, zumal bei römischen Zahlen, und Auslassungen zu rechnen ist). Man ist versucht, auf die Menge der am Julier gefundenen Münzen hinzuweisen, die doch eher für eine Bevorzugung der Julier-Route sprechen könnte; allerdings sollte man dieses Argument inzwischen mit

¹⁷⁹ GUTERSON, Geographie der Schweiz II, 1, S. 260.

¹⁸⁰ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 396f. – Zu Streitigkeiten insbesondere im Mittelalter hinsichtlich Nominierung des Podestà siehe GIOVANOLI, Storia della Bregaglia, S. 100ff., zu Alp-Differenzen ebd., S. 41ff.; hinsichtlich der Weide- und Alpennutzung auch VASSALLI, Das Hochgericht Bergell, S. 30ff., in Bezug auf das Transportwesen vgl.: Beschreibung des Thals Bergell, S. 250f.

¹⁸¹ LIEB, Lexicon topographicum I, S. 101–103; RAGETH, Römische Verkehrswege, S. 79–83; JANOSA, Die «Bergeller Pforte» bei Promontogno.

¹⁸² LIEB, Lexicon topographicum I, S. 140–142. – Zu den Münzfunden am Julier siehe die Übersicht bei RINGEL, Kontinuität und Wandel, S. 221ff. Die Funde in der Nähe der Septimerpasshöhe sind – soweit ich sehe – noch nicht ausgewertet.

Vorsicht verwenden, da in den letzten Jahren, wie oben erwähnt, auch am Septimer zahlreiche Münzen gefunden wurden. Im Mittelalter¹⁸³ war auf der obersten Stufe des Felsriegels ein Wehrturm, darunter die Talkirche Nossa Donna und die Burg Castelmur, ein mit einem Bering gesicherter Wohnturm, dessen Bausubstanz nicht vor das ausgehende 12. Jahrhundert zu datieren ist, und der wohl im 16. Jahrhundert aufgegeben wurde (heute Ruine). Die Burg ist schon im *Reichsgutsurbar* bezeugt, hier war auch eine Zollstätte, die vermutlich eine römische Vorgängerin hatte¹⁸⁴. Später war die Burg Castelmur im Besitz des Bischofs von Chur und wurde von diesem wegen ihrer Wichtigkeit nur als Burglehen auf Lebenszeit oder als Pfand ausgegeben. Auf der untersten Felsstufe, direkt über der Maira-/Mera-Schlucht, wo die Station *Murus* und später wahrscheinlich die mittelalterliche (vielleicht schon antike?) Siedlung Castelmur lag, führte der Talweg durch eine doppelte Sperrmauer, deren östliche noch recht gut erhalten ist; da die Burg zweimal, 1120/21 und nochmals Mitte des 13. Jahrhunderts, von den Einwohnern von Chiavenna besetzt worden war, dürfte in dieser Zeit die östliche, talaufwärts gerichtete Mauer verstärkt und ausgebaut worden sein¹⁸⁵. Von den Einheimischen wird die Sperranlage mit dem dazwischenliegenden Areal bezeichnenderweise heute noch «Lan Müraia» genannt.

Von Promontogno (821 m), wo die Maira/Mera überquert wird, gelangt der Reisende dann nach Castasegna (697 m); dort war im Mittelalter, von gewissen Schwankungen abgesehen, beim Bach Luver die Grenze zu Reichsitalien, deren Überschreitung den jungen Italiener *Andrea de Franceschi*, wie wir aus seinem unten zu besprechenden *Reisebericht* von 1492 erfahren, zu einem Dank an Gott beflügelte¹⁸⁶. Im Jahre 1477 war die dortige Brücke mit Zustimmung der Herzogin von Mailand übrigens stärker befestigt worden, aus Furcht vor Einfällen der Bündner¹⁸⁷.

¹⁸³ CLAVADETSCHER und MEYER, Das Burgenbuch von Graubünden, S. 225ff. (mit Planskizze).

¹⁸⁴ BUB I, S. 383: *castellum ad Bergalliam*; S. 394: Abgabe von der *Porta Bergalliae*, die von CLAVADETSCHER (Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, S. 23, im Wiederabdr. S. 292) als Pauschalabgabe für die Verleihung eines Durchgangszolls interpretiert wird.

– Zur Antike siehe RAGETH, Römische Verkehrswege, S. 82f.

¹⁸⁵ POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden V, S. 411.

¹⁸⁶ Dazu unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 15. Jahrhundert». – Zur Grenze am Luver siehe das Kapitel «Der Septimerpass als «Grenze»».

¹⁸⁷ SCARAMELLINI, in: La frana di Piuro del 1618, S. 14.

Im italienischen Teil des Maira/Mera-Tales, wo sich ebenfalls noch alte Strassenstücke finden, so der «Streción» zwischen Aurogo und Boàte¹⁸⁸, erreichte der Reisende Piuro/Plurs (405 m), «eine grosse und schöne Ortschaft», zu beiden Seiten des Flusses gelegen, wo Lavezstein in grossem Umfang (in *trone*) abgebaut und zu Kochgeschirr verarbeitet wurde, wie wiederum *de Franceschi* mitteilt¹⁸⁹. Doch im Jahre 1618 – am Abend des 25. August nach dem alten/des 4. September nach dem neuen Kalender – wurde der Ort nach einer längeren Regenperiode durch einen Bergsturz vom Monte Conto verschüttet; einige wenige Vorzeichen hatten die Einwohner, an Naturkatastrophen gewöhnt, nicht allzu ernst genommen, so dass etwa 1'000 Menschen zugrundegingen (fast alle Einwohner mit Ausnahme weniger, die zufällig dem Unheil entrannen bzw. geschäftlich im Ausland weilten), eine Katastrophe, die ganz Europa bewegte und zum Teil als Strafgericht Gottes verstanden wurde¹⁹⁰. Noch zwei Jahre vorher hatte *Guler von Weineck* (Wynegg) in seiner *Raetia* den Ort gerühmt¹⁹¹: Es sei «ein schönes dorff/ das einem stettlein mit lustigen haußgebeüwen/ glockenthürnen/ kirchen und anderen sachen sich wol vergleichen möchte/ wann es ringkmauren hette». Nahezu prophetisch klingt dann der folgende Passus, in dem der Autor «Plurs» etymologisch von «plorare, das ist/ weinen» ableitet, denn nach einer alten Erzählung sei der Ort vor Zeiten von einer Wasserflut heimgesucht worden, und man habe deshalb die Wohnsitze an den jetzigen Platz versetzen müssen. Dann hebt Guler auf den grossen Fleiss und Reichtum der Einwohner ab, den sie grossenteils durch Handel in fast ganz Europa erworben haben (hier ist insbesondere der Seidenhandel zu erwähnen¹⁹²), doch – so fährt er fort – könne «etwan» ein neuer «unfahl auch so vil darein schlagen, daß sie widerumb in abfahl gerahthen». Guler scheint hierbei eventuell an die Überschwemmung von 1613 gedacht zu haben¹⁹³.

Während die Ursache des Bergsturzes unmittelbar nach der Katastrophe und noch 1932 von Heim in der «Durchlöcherung» des Berges durch den Speckstein-Abbau «innerhalb einer Schicht auf grosser Breite», ohne dass

¹⁸⁸ Erw. in: Valchiavenna. Itinerari storici, S. 104f./108.

¹⁸⁹ Siehe unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 15. Jahrhundert».

¹⁹⁰ LISIGNOLI, La comunità di Piuro, S. 150ff.; La frana di Piuro del 1618, von SCARAMELLINI, KAHL und FALAPPI (mit umfänglicher Dokumentation der zeitgenössischen und späteren Reaktionen aus ganz Europa).

¹⁹¹ GULER VON WEINECK, Raetia, fol. 195v.

¹⁹² LISIGNOLI, La comunità di Piuro, S. 72f.

¹⁹³ SCARAMELLINI, in: La frana di Piuro del 1618, S. 22.

man diese wieder aufgefüllt habe, gesucht wurde¹⁹⁴, interpretieren in neuerer Zeit Geologen diesen anders, so argumentieren De Poli und Ghilardi (1988) von einem geomorphologischen Gesichtspunkt her: Ausgelöst durch die anhaltenden starken Regenfälle während des Monats August, die zur Instabilität der Hänge geführt haben, indem die Moränenschicht über dem Felsboden aufgeweicht und durchdrungen wurde und eine glitschige «Kontakt»-Zone zwischen beiden bildete, entstanden immer mehr Spalten, die zunächst kleinere Bergrutsche verursachten; schliesslich kam, ausgehend von einer Vertiefung mit einem kleinen See in einer Höhe von 1200/1300 m, der gesamte Moränenschutt dieser Bergseite ins Gleiten und riss innerhalb weniger Minuten eine riesige Menge von Erdreich, Felsblöcken, Bäumen und Wasser ins Tal – bis auf die gegenüberliegende Talseite, ja sogar die Maira/Mera wurde zeitweise aufgestaut. Zwischen 1990 und 1992 haben Untersuchungen, auch aufgrund von Luftbildern, ergeben, dass die Zone des Abrisses auf einer Höhe von etwa 1436 m zu suchen sei, dann der Abbruch bis zur Höhe von 1739 m erfolgte; die in Bewegung geratene Masse zunächst instabilen Materials, mit einem Gesamtvolumen von mindestens 4–5 Millionen Kubikmetern, habe anfangs eine Zone von etwa 200–300 m Breite involviert, mit dem starken Abbruch von Felsblöcken dann jedoch eine viel grössere Breite erreicht. Die frühere Theorie, der Lavezstein-Abbau sei verantwortlich für den Bergsturz, sei aufzugeben, weil das Abbaugebiet entfernt vom Bergsturzgebiet liegt und das Gestein beider verschiedener Natur ist¹⁹⁵. Zahlreiche Grabungen – zeitgenössische und neuere bis in die heutige Zeit – haben immer wieder Spolien von Bauwerken, Strassenstücke, Reste einer Werkstatt für Lavezbearbeitung, Glocken und kirchliches Gerät, Schmuck, Münzen und anderes, aber auch so erschütternde Funde wie Skelette von Menschen, deren Gestus zeigt, dass sie sich vor dem Unheil zu schützen suchten, zutage gebracht¹⁹⁶.

Ursprünglich bildete Piuro/Plurs eine Gemeinde mit Chiavenna, versuchte aber schon im 12. Jahrhundert, von Chiavenna unabhängig zu werden, was ihm nach und nach gelang, während die kirchliche Abhängigkeit bis ins 16. Jahr-

¹⁹⁴ SCARAMELLINI, in: ebd., S. 29; HEIM, Bergsturz und Menschenleben, S. 181, hier auch S. 186f. Schilderung der Vorboten des Unglücks, die von den Einheimischen nicht ernstgenommen wurden.

¹⁹⁵ DE POLI und GHILARDI, Considerazioni geomorfologiche sulla dinamica della frana di Piuro; SCARAMELLINI, in: La frana di Piuro del 1618, S. 29 (mit Skizze).

¹⁹⁶ Ausser den im Sammelband: La frana di Piuro del 1618, S. 30ff. vorgestellten Grabungen und Funden vgl. zu den neueren/neuesten Aktionen die Beiträge in der Zeitschrift «Plurium», hg. von der Assoziazione italo-svizzera per gli scavi di Piuro.

hundert währte¹⁹⁷. Auch in Piuro/Plurs war eine Portensstation mit Sust, deren Transportrechte vom Luver bis Chiavenna reichten, zeitweise jedoch wurde der Abschnitt vom Luver bis Piuro/Plurs von Sopraporta übernommen¹⁹⁸. Im Jahre 1475 übermittelte Bischof Ortlieb von Chur den Plursern die Klagen der deutschen Kaufleute, dass sie mit Fuhrabgaben überfordert würden und sich deshalb bereits andere Wege (hier wird wohl auf den in Aufschwung gekommenen Splügenverkehr angespielt) suchten, weswegen er Abhilfe verlange, andernfalls drohte er mit Rekurs an den Herzog von Mailand, ihren Herren¹⁹⁹.

Nach etwa 10 km (ab Castasegna) gelangt der Reisende schliesslich in die am linken Ufer der Maira/Mera in einem Kessel gelegene Stadt Chiavenna (*Klefen/Cläven*) auf 333 m Höhe, dem Schnittpunkt mit der über den Splügen führenden Bergstrasse. Im *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* wird Chiavenna (*Clavenna*) nur an letzterer Strecke, nicht an der hier besprochenen Septimer-Strasse erwähnt²⁰⁰. Der Ortsname «Chiavenna» wird häufig (wie auch das Stadtwappen evoziert) von *clavis/chiave* = Schlüssel abgeleitet und als ‹Schlüsselstelle› für den Passverkehr interpretiert, doch dürfte er nach Bracchi die Bedeutung haben: ‹Stadt, auf einer Schutthalde gegründet›, nämlich auf Sand und Geröll, welche die Wassermassen mit sich geführt haben²⁰¹, in diesem Fall die Ablagerungen besonders der Maira/Mera, aber auch des vom Splügen kommenden Liro; anders Lurdi, der den Namen vom mittellateinischen *Claudenda* ableitet und darunter eine Zone versteht, die zu schliessen, zu sperren ist, im Falle von Chiavenna handle es sich um den Zugang zu den Pässen²⁰².

Die Stadt, eigentlich eine Landkommune²⁰³, wurde Mitte des 12. Jahrhunderts als *burgus* bezeichnet; sie wurde dominiert von einem auf den Felsenhügeln Paradiso/Castellaccio errichteten *castellum*²⁰⁴, das in den Hän-

¹⁹⁷ LISIGNOLI, *La comunità di Piuro*, S. 23ff.; siehe auch BECKER, *Die Kommune Chiavenna*, S. 82ff.

¹⁹⁸ LISIGNOLI, *La comunità di Piuro*, S. 81ff.; SCHNYDER, *Handel und Verkehr I*, S. 29; siehe auch oben Anm. 178.

¹⁹⁹ Regest bei SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels II*, Nr. 284 S. 181.

²⁰⁰ Ed. bei CUNTZ, *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, 278,3–279,1 – Chiavenna: 278,6; vgl. auch LIEB, *Lexicon topographicum I*, S. 28f.

²⁰¹ BRACCHI, *Clavenna* «città fondata sulla ganda», mit Diskussion der verschiedenen älteren Erklärungsversuche; knappe etymologische Übersicht auch bei FESTORAZZI, SCARAMELLINI und GSCHWIND GUANELLA: *Inventario dei toponimi 7*, S. 15. – Die Ableitung von ‹clavis› noch bei BECKER, *Die Kommune Chiavenna*, S. 18.

²⁰² LURDI, *Madesimo, Chiavenna e Piuro. Nuove proposte etimologiche*, S. 148–150.

²⁰³ BECKER, *Die Kommune Chiavenna*, S. 2.

²⁰⁴ SCARAMELLINI, in: *Chiavenna. Guida*, S. 18/88.

den des Stadtherren war. Am Fusse des Berges wurde – entgegen früherer Annahme – bereits im 13. Jahrhundert eine «residenza castellata» errichtet, die vor 1477 restauriert, den Grafen Balbiani, Lehensträger der Herzöge von Mailand, als Residenz diente²⁰⁵. Nach dem Versuch der Bündner, 1486/87 die Stadt einzunehmen, wurde letztere von 1488 bis 1492 (bis auf einige Partien) mit einer neuen starken Mauer umgeben²⁰⁶.

Wie wichtig Chiavenna – infolge seiner Lage – in der (Pass-)Politik der deutschen Könige und Kaiser und der Fürsten war – und zwar in strategischer wie handelspolitischer Hinsicht, zeigt sich im Ringen zunächst der Bistümer Como und Chur insbesondere um die Verleihung der Rechte an den Klausen und der Brücke über die Maira/Mera als Zollstätten und Kontrollpunkte. Bereits seit Otto I. hatte der Bischof von Como nachweislich diese Rechte erhalten, in der Folge wurde auch das Bistum Chur, das die deutschen Herrscher wohl stärker in ihre Herrschaft einbinden wollten, mit diesen Rechten und auch Grafschaftsrechten belehnt²⁰⁷, nach Glauser wahrscheinlich deswegen, um damit die Möglichkeit zu haben, die beiden Kräfte gegeneinander auszuspielen²⁰⁸. Doch im Laufe des 11. Jahrhunderts bemühte sich der Bischof von Como mehr als sein deutscher Amtskollege um diese Rechte. Als Como jedoch zu Anfang des 12. Jahrhunderts infolge seiner Auseinandersetzungen mit Mailand die Hände gebunden waren, nützte die Kommune Chiavenna die Gelegenheit, ihre bisher erreichte Autonomie «auf ein unanfechtbares rechtliches Fundament zu stellen»²⁰⁹. Mitte des 12. Jahrhunderts kam es zu einem längeren Streit zwischen der erstarkten Kommune und dem Bischof von Como: Auf einem Hoftag zu Ulm im Jahre 1152 erschienen vor Friedrich I. zwei Konsuln der Stadt mit der Bitte, sie mit der Grafschaft, die sie schon lange als Reichslehen besessen haben, zu belehnen; gleichzeitig bat der Bischof Ardigio von Como mit der Begründung, die Grafschaft gehöre zu seinem Bistum, um die Investitur, daneben erhob auch ein Dritter Ansprüche. Die in Ulm anwesenden überwiegend schwäbischen Grossen urteilten, die

²⁰⁵ COPES, Il palazzo Balbiani, S. 57ff.

²⁰⁶ BUZZETTI, Il Palazzo Biturrito e le Mura di Chiavenna, S. 74ff.; COPES, Il palazzo Balbiani, S. 76ff.

²⁰⁷ Dazu CROLLALANZA, Storia del Contado di Chiavenna; BUZZETTI, Del contado di Chiavenna; BESTA, I diplomi regi ed imperiali per la Chiesa di Como; AUREGGI, Note sui Diritti Mediovali del Vescovo di Coira. Mit Vorsicht heranzuziehen: DARMSTÄDTER, Das Reichsgut in der Lombardei, S. 82ff. (vgl. dazu SCHEFFER-BOICHLER, Chiavenna als Grafschaft des Herzogtums Schwaben, S. 103 Anm. 3). Zur Bewertung GLAUSER, Handel und Verkehr, S. 241ff.

²⁰⁸ Ebd., S. 242.

²⁰⁹ BECKER, Die Kommune Chiavenna, S. 20f., Zitat S. 21, und 34ff.

Konsuln von Chiavenna seien zu investieren, da sie die Grafschaft schon unter Konrad III. in Besitz gehabt haben. Im folgenden Jahre jedoch bestritt der Bischof von Como in Konstanz das Urteil der Fürsten, diesmal unter Vorlage älterer – teils gefälschter – Diplome, während Chiavenna damit argumentierte, die Grafschaft gehöre zum Herzogtum Schwaben. Schliesslich wurde in Bamberg nach Urteil der Fürsten der Bischof von Como mit der Grafschaft investiert, wohl weil Barbarossa erklärt hatte, weder sein Vater noch er als Herzöge von Schwaben hätten die Chiavennaten je belehnt; im Hintergrund dürfte gestanden haben, dass Barbarossa es sich nicht mit dem Bischof von Como verderben wollte, der die Kontrolle über die Lukmanier- und die Vogelsberg-/San Bernardino-Route innehatte, ausserdem wollte er Como gegen die ausgreifenden Machtgelüste Mailands schützen. Doch auf einem Hoftag 1157 oder 1158 zu Ulm revidierte der Kaiser auf die Klage der Fürsten Schwabens, die «Ehre» (*honor*) des Herzogtums Schwaben sei dadurch gemindert, dass die Grafschaft Chiavenna, die zu diesem Herzogtum gehöre, der Herzogsgewalt völlig entfremdet worden sei, seine frühere Entscheidung, indem er die Zugehörigkeit der Grafschaft zum Herzogtum Schwaben unterstrich, sie dem Herzog zurückstellte und die Konsuln von Chiavenna wiederum damit investierte, vorbehaltlich der Rechte des Herzogs, d.h. sie wurden Lehnsträger des Herzogtums²¹⁰. Wie selbstbewusst die lombardische Kommune damals auftrat, zeigt das 1156 vollendete Taufbecken aus einem monolythischen Lavezsteinblock in der städtischen Kollegiatkirche San Lorenzo, auf dem sich die Konsuln von Chiavenna und Piuro/Plurs verewigt haben, ein Kunstwerk, das zu den «*testimonianze più rappresentative*» der romanischen Bauskulptur in der oberen Lombardei zählt²¹¹.

Nachdem Chiavenna Ende des 12. Jahrhunderts aus dem Herzogtum Schwaben gelöst, also reichsunmittelbar geworden war²¹², setzte schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts wiederum der Bischof von Como seine Ansprüche auf die Grafschaft Chiavenna durch, zunächst im Bunde mit der Stadt Como, doch übte letztere nach und nach immer grösseren Einfluss und zeitweilig Kontrolle

²¹⁰ SCHEFFER-BOICHLER, Chiavenna als Grafschaft des Herzogtums Schwaben; mit neuem Akzent MAURER, Chiavenna und die «Ehre» des Herzogtums Schwaben (seine Interpretation unten im Kapitel «Der Septimerpass als «Grenze»»); BECKER, Die Kommune Chiavenna, S. 21ff.

²¹¹ GIORGETTA, in: Chiavenna. Guida, S. 46f./104f.; SCARAMELLINI, Note e ipotesi, Zitat S. 11. Umfassende Interpretation bei AUREGGI-ARIATTA e ARIATTA, Il fonte battesimale di Chiavenna. Zuletzt zum Taufbecken DE FRANCESCO, «*Fons iste factus est*», und DIES., Il fonte battesimale di Chiavenna e il romanico lombardo.

²¹² SCHEFFER-BOICHLER, Chiavenna als Grafschaft des Herzogtums Schwaben, S. 115ff.

über die Landkommune Chiavenna aus²¹³, bis die Stadt im 14. Jahrhundert – wie Como – unter die Signorie der Visconti in Mailand geriet und unter einem eigenen Vikar «eine recht eigenständige Stellung» einnehmen konnte²¹⁴; im 15. Jahrhundert wurden dann – mit Unterbrechungen – die Balbiani von den Herzögen von Mailand mit der Grafschaft Chiavenna investiert²¹⁵.

Schon länger waren auch die Bündner an der Grafschaft sehr interessiert, lag doch die Stadt mit ihrem Umland am Südausgang ihrer zwei wichtigsten Pass-Verbindungen Splügen und Septimer, ausserdem des Maloja; 1512 eroberten diese dann neben der mailändischen Grafschaft Bormio und dem Veltlin auch die Grafschaft Chiavenna und die drei Pleven Sorico, Domaso und Gravedona am oberen Comer See, welche als Untertanenlande – mit einer kurzen Unterbrechung im 17. Jahrhundert – bis 1797 zum Freistaat der Drei Bünde gehörten, anschliessend mit der Cisalpinischen Republik vereinigt wurden und schliesslich 1815 auf dem Wiener Kongress zur österreichischen Lombardie kamen. Dadurch verlor insbesondere Unterporta im Bergell das nächste städtische Zentrum und die Drei Bünde einen Mittelpunkt ihres Handels²¹⁶.

Von Chiavenna führt die nun vereinigte Septimer-/Splügen-Strasse entlang der Maira/Mera ans obere Ende des Comer Sees, den Lago di Mezzola, der im Laufe der Jahrhunderte durch das Geschiebe der Adda vom Comer See abgetrennt worden ist²¹⁷, zudem in älterer Zeit weiter nach Norden reichte, welche Verlandung die Schuttablagerungen der Maira/Mera bewirkten. Im römischen *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* ist hier die Station *Summus Lacus*, also äusserstes Seeende (von Como aus gesehen) genannt, ein heute wüster Ort bzw. der Landstrich Samolaco südlich von Chiavenna, wo man sich zur Fahrt nach Como einschiffte. Während die Hafenstation in der Frühzeit auf der Westseite des Tales lokalisiert war (wie Lieb angibt), ist sie (nach Salice) ab Anfang des 10. Jahrhunderts immer auf der Ostseite des Sees, nämlich in Riva di Mezzola, nachweisbar²¹⁸. Jedoch gab es bereits

²¹³ BECKER, Die Kommune Chiavenna, S. 26ff.

²¹⁴ Ebd., S. 2.

²¹⁵ COPES, Il palazzo Balbiani, S. 13ff.

²¹⁶ SCARAMELLINI, Die Beziehungen zwischen den Drei Bünden und dem Veltlin, Chiavenna und Bormio, in: Handbuch der Bündner Geschichte II, S. 141–171; PIETH, Bündnergeschichte, S. 106–108, 164ff., 309–312, und 366–370.

²¹⁷ ERRERA, Sulla separazione del Lago di Mezzola dal Lario.

²¹⁸ Ed. bei CUNTZ, *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* 277,9, unter 278,7 als *Ad lacum Comacinum* aufgeführt; dazu LIEB, Lexicon topographicum I, S. 126–132; ähnlich RICCI ed INVERNIZZI, Como, il lago, il porto, S. 585. SALICE, Questioni di storia samolicana, S. 55ff. –

seit der Antike – entgegen früherer Ansicht – auch eine Strassenverbindung entlang der Westseite des Comer Sees, die sog. *Via Regina*, die gegenüber dem Wasserweg den Vorzug hatte, nicht von den schwierigen, häufig wechselnden Windverhältnissen auf dem See abhängig zu sein²¹⁹.

Überblicken wir die Gesamtstrecke von Chur über den Septimer nach Chiavenna, so belief sich diese auf etwa 95–98 km, für die ein Reisender zu Pferde, der es nicht allzu eilig hatte, nach dem *Reisebericht von 1492*²²⁰ vier Tage brauchte. Für einen Fussgänger setzt der «Taschen-Kalender für den Kanton Graubünden auf das Jahr 1807», der die Orte an der Strasse und ihre Entfernung voneinander in Wegstunden genau aufführt, insgesamt 21 Stunden an²²¹. Stellenweise und zeitweise war der Weg über den Pass anscheinend auch fahrbar, und zwar zur Beförderung von Handelsgütern – problematisch vor allem auf der steilen Südseite des Passes –, so nach dem Castelmurschen Strassenbau Ende des 14. Jahrhunderts, denn im Vertrag war vorgesehen, dass ihn in Richtung Italien Wagen bis 36 Rupp Last befahren und in Richtung Norden die grossen Gewandballen (*vardel*) transportiert werden können²²². Wenn hier und an anderer Stelle von «Wagen» die Rede ist, so sollte man nach Glauser darunter besser zweirädrige Karren verstehen, die im alpinen Gelände «beweglicher und eher brauchbar» waren²²³. Für Fahrbarkeit der Septimer-Passage spricht auch ein Passus in der Transportordnung von 1499, der vorschreibt, dass vor allem die Strecke von Vicosoprano über den Berg instand gehalten werden solle, *dass man mit wägen faren mög*²²⁴. Wenige Jahre vorher – 1492 – hatte der junge Italiener *de Franceschi* in seinem *Reisebericht* allerdings vermerkt, der Weg auf der Südseite des Passes sei *tanto saxosa*

²¹⁹ Zur Schwierigkeit, die Geschichte des alten Samolaco aufzuhellen, siehe BALATTI, *Percorsi storici in Valchiavenna*, S. 48ff. Zur Geschichte auch DEL GIORGIO, *Samolaco ieri e oggi*.

²²⁰ Dazu der umfangreiche Sammelband: *L'antica via Regina*; vgl. auch FRIGERIO, *L'Antica Strada Regina*, und CORADAZZI, *La via Regina*.

²²¹ Siehe unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 15. Jahrhundert».

²²² Gemeinnütziger Taschen-Kalender für den Kanton Graubünden 1807, S. 96.

²²³ Siehe oben Anm. 43f.

²²⁴ Vgl. GLAUSERS Statement in der Diskussion zu seinem Vortrag, Handel und Verkehr, in: *Konstanzer Protokolle* Nr. 362, S. 90.

²²⁵ Kop.: BAC 021.09, Cart. I, S. 443–448: Urk. 1499 Dez. 7, ed. von SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels II*, Nr. 287 S. 182–186, hier § 7 S. 184, Regest bei SCHNYDER, *Handel und Verkehr II*, Dok. Nr. 1000 S. 511f. (doch ohne Hinweis auf diesen von der ähnlichen Ordnung von 1498 abweichenden Passus).

et crudele, dass alle bis auf einen Begleiter von ihrem Reittier absteigen mussten²²⁵. Und in einem militärischen Bericht von 1799 ist zu lesen: *Von Casatsch auf dem Septmer Berg ist der Weg nur für Saum- und Packpferde practicabl*²²⁶, während wir aus dem «Neuen Sammler» von 1806 erfahren, dass der «Septmer ... Sommers mit kleinen Wägen befahren werden» könne; wie «genussvoll» diese Fahrt gewesen sein muss, geht aus einer Nachricht von 1893 hervor: «Ein Leiterwagen mit einem Pferde trug einen mit Riemen aufgehängten Sitz, auf welchem man sich sorglich halten musste, um bei den vielen Stößen nicht hinausgeworfen zu werden»²²⁷. Fragt man heute die Einheimischen nach der Fahrbarkeit, so erhält man ein spontanes «Nie!» zur Antwort. Allerdings sollte man sich in Bezug auf Fahrbarkeit von der modernen Vorstellung lösen, dass man für alle Güter von dieser Transportmöglichkeit Gebrauch machte, die Beförderung mit Wagen/Karren wählte man sicher nur, wenn es sich um schwere, unteilbare Stücke handelte, die nicht oder nur sehr schlecht gesäumt werden konnten.

²²⁵ Siehe unten im Kapitel «Nachrichten zur Überquerung des Septimerpasses aus dem Mittelalter. Quellen aus dem 15. Jahrhundert».

²²⁶ BELLEGARDE, Gesammelte Bemerkungen, S. 14 (Kopie des Orig. im Kriegsarchiv Wien in: StA Graubünden, masch. Übertragung, B 2152/3); Wiedergabe bei PIETH, Graubünden als Kriegsschauplatz 1799–1800, S. 33.

²²⁷ Kleine Beiträge zur Berichtigung auswärtiger Schriften, S. 365. – Die Schilderung einer Fahrt ist in: Allgemeines Fremdenblatt für sämtliche Kurorte Graubündens, 18. Jg. 1893, Nr. 6 enthalten.