

Texte zur Dorfgeschichte von Untervaz



1989

Bündner Pässe und Menschen im Mittelalter

Email: dorfgeschichte@burgenverein-untervaz.ch. Weitere Texte zur Dorfgeschichte sind im Internet unter <http://www.burgenverein-untervaz.ch/dorfgeschichte> erhältlich. Beilagen der Jahresberichte „Anno Domini“ unter <http://www.burgenverein-untervaz.ch/annodomini>.

1988 Bündner Pässe und Menschen im Mittelalter

Dorothee Nisslmüller

*Nisslmüller Dorothee: Die Bündner Alpenpässe und ihre Bedeutung für den
mittelalterlichen Menschen. - Magisterarbeit. - Universität Konstanz, 1988*

UNIVERSITÄT KONSTANZ
Philosophische Fakultät
Fachgruppe Geschichte
Prof. Dr. Helmut Maurer

M A G I S T E R A R B E I T

DIE BÜNDNER ALPENPÄSSE
UND IHRE BEDEUTUNG
FÜR DEN MITTELALTERLICHEN MENSCHEN

vorgelegt von
Dorothee Nißlmüller



Dorothee Nißlmüller
Rheinfelder Str. 1
7700 Singen/Htwl.

März 1988

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Einführung und Fragestellungen	1
II. Geographische Voraussetzungen Die geographische Lage der einzelnen Bündner Pässe	4
III. Zur allgemeinen Problematik von Quellen und Literatur	8
IV. Geschichte der Bündner Pässe bis zum Mittelalter	1.
Die Bündner Pässe in prähistorischer Zeit	
Quellen und Ergebnisse der Forschung	12
2. Die Bündner Pässe in römischer Zeit	
Quellen , und Ergebnisse der Forschung	
a) Historischer Hintergrund	16
b) Anmerkungen zu den Römerstrassen	17
c) Historische Quellen	18
d) Archäologische Quellen	20
e) Ergebnisse	23
V. Die Bündner Pässe im Mittelalter	
1. Historischer Hintergrund	25
2. Die mittelalterlichen Quellen und ihre Erforschung	
a) Historische Quellen	30
b) Archäologische Quellen	34
3. Allgemeine Darstellung der Bündner Pässe	35
4. Allgemeine Darstellung der Begleitenden Einrichtungen	
a) Kirchen und Klöster	39
b) Tavernen und Hospize	40
c) Zollstationen und Transportorganisationen	43
5. Geschichte der einzelnen Pässe	
a) Der Lukmanierpass	46
b) Greina- und Diesrutpass	52
c) Kisten-, Panixer- und Segnespass	53
d) Die nördl. Zufahrtswege zum Bernardino- und Splügenpass	55
e) Der San Bernardinopass	61
f) Der Splügenpass	64

g) Die Passübergänge aus dem Avers	66
h) Der nördliche Zufahrtsweg zum Septimer und Julierpass	68
i) Der Septimerpass	69
j) Der Julierpass	74
k) Der Malojapass	75
l) Der Strelapass	76
m) Der Albulapass	76
n) Der Scalettapass	77
o) Der Flüelapass	78
p) Der Berninapass	78
q) Der Ofenpass und andere Wege vom Engadin ins Münstertal und in den Vinschgau	79
r) Der Umbrailpass	81
VI. Die Bedeutung der Bündner Pässe für die Menschen im Mittelalter	82
VII. Anhang 1.	Abkürzungen
91 2. Quellen- und Literaturverzeichnis	
a) Quellenwerke	92
b) Literatur	93
3. Quellenanhang	105
4. Karte der Pässe	118

S. 01: **I. Einführung und Fragestellungen**

Zunehmende technische Entwicklung von Verkehr und Transport ergaben zusehends weniger Möglichkeiten zur Querung der Alpen, abgesehen vom heutigen Wandern. So ist mit der Eisenbahn die Durchquerung der Schweizer Alpen nur an drei Stellen möglich (Simplon, Gotthard, Albula-Bernina). Das gleiche gilt für die Nationalstrassen (Simplon, Gotthard, San Bernardino). Schon mehr als ein Dutzend Möglichkeiten gibt es für den Autoverkehr über ausgebaute Passtrassen, allein in Graubünden sind es deren neun. Diese Pässe und dazu noch mehr als 30 andere ermöglichten dem Menschen seit jeher die Überquerung der Bündner Alpen.¹

Damit behauptet Armon Planta, dass in Graubünden bis zur neuzeitlichen Technisierung von Verkehr und Transport, also dem Aufkommen von Eisenbahn

und Auto, mehr als 39 Alpenpässe von den Menschen zur Überquerung der Alpen benutzt wurden. Bei dieser hohen Zahl kann man wohl davon ausgehen, dass alle von der Natur gegebenen Möglichkeiten, von einem Tal diesseits der Alpen in ein Tal jenseits der Alpen zu gelangen und umgekehrt, von den Menschen (in Graubünden) auch genutzt wurden.² Schwierigkeiten bei einer Alpenüberquerung bereiteten vielmehr die auf den Passwegen liegenden Steilstufen und tiefen Schluchten als die Passhöhen selbst.³ Für die zu überwindenden Engstellen auf einem Gebirgsweg von einem Tal zum anderen gebrauchte man im Deutschen ursprünglich den Begriff 'Pass', für den eigentlichen Übergang auf der Höhe gab es kein eigenes Wort für den ganzen deutschen Sprachraum⁴

Die allein in Graubünden bestehende grosse Anzahl von Alpenpässen zeigt sehr schön eine Funktion der Alpen, nämlich diejenige als Verbindungszone zwischen besiedelten Tälern.⁵

S. 02: Bei der Beantwortung der Frage, wie die alpinen Verkehrswege überhaupt entstanden sind, taucht in der Literatur⁶ immer wieder die These auf, dass die Alpwege, das heisst die Zugänge zu den Alpweiden auch gleichzeitig Saumpfade waren, beziehungsweise dass im Laufe der Zeit aus diesen immer höher reichenden Wegen Saumpfade wurden. Da noch ein starker Teil des Talbodens mit Wald bedeckt war, ergab sich bei dem grossen Bedarf an Weiden die Notwendigkeit, die weiten Weidflächen in den höheren Lagen, selbst oberhalb der Baumgrenze bis zu den Passübergängen zu nutzen.⁷ So entstanden, durch eine allmähliche Annäherung von beiden Seiten der Alpen, Berührungspunkte, aus denen sich teilweise kontinuierlich begangene Saumwege und später sogar Passtrassen entwickelten.

Neben dieser Funktion der Alpen als Verbindungszone auf Grund der seit Urzeiten bestehenden Besiedlung⁸, war und ist eine zweite Funktion der Alpen, die einer trennenden Scheidelinie⁹. Aber selbst für die Grossräume (die heutigen Staaten) hatten die Alpen nicht nur eine trennende Funktion. Spätestens seit den Römern wurden die Alpen nicht mehr nur mit Hilfe von lokalen Wegen überschritten, sondern auch mit Hilfe von Transitwegen, also Verbindungen zwischen den perialpinen Gegenden beiderseits der Alpen¹⁰.

Ein Ziel der vorliegenden Arbeit soll unter anderem sein, durch die Darstellung der Geschichte der Bündner Alpenpässe, die von mir aufgestellte Behauptung

von der Durchlässigkeit der Alpen zu untermauern. Im folgenden möchte ich jedoch zuerst darstellen, wie ich zu dem von mir gewählten Thema gekommen bin. Im Sommersemester 1985 besuchte ich das von Frau Dr. J. Oexle und Herrn Prof. Dr. H. Maurer gemeinsam geleitete Seminar 'Churrätien im frühen und hohen Mittelalter (historisch und archäologisch betrachtet)'. Im Rahmen dieses Seminars wählte ich als Referatthema: 'Pässe und Verkehrswege in Churrätien nach schriftlichen und archäologischen Quellen'. Bei der Arbeit zu diesem Referat stellte ich schnell fest, dass es zwar sehr viele Aufsätze und auch Monographien über die Bündner Pässe im Mittelalter gibt, es aber deshalb oder vielleicht besser gerade deshalb sehr schwierig ist zu eindeutigen Ergebnissen zu kommen.

S. 03: Für den grössten Teil der von mir gesichteten Literatur kann man den Vorwurf, den Aloys Schulte¹¹ bereits im Jahre 1900 an Ernst Oehlmann¹² geübt hat, ebenfalls gelten lassen. Oehlmann hat seiner sonst so lehrreichen Abhandlung dadurch nur geschadet, dass er allzu viele Vermutungen vorbringt. Es hat keinen Wert, zweifelhafte Fälle einer Passbenutzung anzuführen, es kann nur mit sicheren Angaben das Netz der damals benutzten Strassen festgelegt werden.¹³

Mein Ziel, anhand der überaus zahlreichen Literatur, sowohl durch einen Vergleich derselben als auch zusätzlich durch Sichtung der vorhandenen edierten Primärquellen, zu Ergebnissen über die Geschichte der einzelnen Bündner Alpenpässe zu gelangen, sprengte den Rahmen einer Seminararbeit in beträchtlichem Masse. Mein Vorhaben soll deshalb hiermit nachgeholt werden.

Darüber hinaus möchte ich aber zusätzlich noch einen vielleicht etwas wagemutigen Versuch unternehmen, indem ich den neueren Zielsetzungen sowohl der Wege-¹⁴ als auch der Alpenforschung¹⁵ folgend - Weg und Verkehr im Zusammenhang von Mensch und Umwelt¹⁶ darstellen möchte. Der Hauptaspekt dieser Arbeit soll also auf der Beantwortung der Frage liegen, welche Bedeutung die Bündner Alpenpässe für den Menschen im Mittelalter hatten.

Durch die besondere Oberflächengestaltung war Graubünden während vieler Jahrhunderte eines der bedeutendsten Durchgangsgebiete für Handel und Verkehr¹⁷, ist somit also als Untersuchungsgebiet bestens geeignet.

Nach Dietrich Denecke beschreitet man durch die Verknüpfung der Wege- und Verkehrsforschung mit humanökologischen Fragestellungen weitgehend wissenschaftliches Neuland.¹⁸

S. 04: **II. Geographische Voraussetzungen**

Die geographische Lage der einzelnen Bündner Pässe

Mein Untersuchungsgebiet umfasst die Alpenpässe des heutigen Kantons Graubünden.

Kann der Alpenkörper in seiner Gesamtheit als verkehrsfeindlich bezeichnet werden, so ist doch zu beachten, dass im Raume Graubündens natürliche Leitlinien des Verkehrs vorliegen, die den Austausch zwischen Nord und Süd begünstigen.¹⁹

Diese Verkehrslinien werden hauptsächlich geprägt durch die Flussysteme des Rhein und Inn. Ein Blick auf eine Landkarte Graubündens bestätigt das auf eindruckliche Weise.

Chur, Hauptstadt seit dem Altertum, liegt nördlich des Alpenhauptkammes im Rheintal und ist seit jeher der Verkehrsknotenpunkt des Passlandes Graubünden.

Die folgende alphabetische Auflistung der in Frage kommenden Pässe ist als kleine Orientierungshilfe gedacht.²⁰

ALBULAPASS (2312 m): Der Albulapass liegt südöstlich von Chur und verbindet Tiefencastel mit dem Oberengadin. Chur - Lenzerheide - Tiefencastel - Albulapass - La Punt (Oberengadin)

BERNINAPASS (2330 m): Der Berninapass verbindet das Oberengadin mit dem Veltlin (Italien). Celerina (Oberengadin) - Pontresina - Berninapass - Puschlav - Tirano (Veltlin)

DIESRUTPASS (2428 m): Der Diesrutpass verbindet in Zusammenhang mit dem Greinapass Vorderrheintal und Bleniotal (Italien). Chur - Ilanz (Vorderrheintal) Vrin (Lugnez) - Diesrutpass - Greinapass - Olivone (Blenio) - Biasca

S. 05: FLÜELAPASS (2383 m): Der Flüelapass liegt auf der Südseite der Silvretta und verbindet Prättigau und Davos mit dem Unterengadin. Landquart - Prättigau - Davos - Flüelapass - Süs (Unterengadin)

GREINAPASS (2357 m): Über den Greinapass verläuft die Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Italien. Der Greinapass verbindet im Anschluss an den Diesrutpass das Vorderrheintal mit dem Bleniotal (Italien). Chur - Ilanz (Vorderrheintal) - Vrin (Lugnez) - Diesrutpass - Greinapass - Olivone (Blenio) - Biasca

JULIERPASS (2284 m): Der Julierpass verbindet das Oberhalbstein mit dem Oberengadin. Chur - Lenzerheide - Tiefencastel - Oberhalbstein - Julierpass - Silvaplana (Oberengadin)

KISTENPASS (2497 m): Der Kistenpass verbindet das Vorderrheintal mit dem Kanton Glarus. Brigels (Vorderrheintal) - Kistenpass - Linthal (Kanton Glarus) - Glarus

LUKMANIERPASS (1916m): Über den Lukmanierpass ~~verläuft die Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Italien~~. Der Lukmanierpass verbindet das Vorderrheintal mit dem Bleniotal (~~Italien~~). Chur - Disentis (Vorderrheintal) - Lukmanierpass - Olivone (Blenio) - Biasca *Fehler der Autorin*

MALOJAPASS (1815 m): Der Malojapass verbindet das Oberengadin mit dem Bergell. Maloja - (Oberengadin) - Malojapass - Casaccia (Bergell) - Chiavenna (Italien)

S. 06: OFENPASS (2155 m): Der Ofenpass verbindet das Unterengadin mit dem Münstertal. Zernez - (Unterengadin) - Ofenpass - Sta. Maria (Münstertal)

PANIXERPASS (2407 m): Der Panixerpass verbindet das Vorderrheintal mit dem Kanton Glarus. Ilanz (Vorderrheintal) - Panixerpass - Elm (Sernftal) - Glarus

SAN BERNARDINOPASS (2065 m): Der San Bernardinopass verbindet Thusis und Hinterrheintal mit dem Misox, dem Kanton Tessin und Italien. Chur - Domleschg - Thusis - Hinterrheintal - San Bernardinopass - Misox - Bellinzona (Tessin) - Como (Italien)

SCALETTPASS (2606 m): Der Scalettapass ist die kürzeste Passverbindung zwischen Davos und dem Oberengadin. Landquart - Prättigau - Davos - Dürrboden (Dischmatal) - Scalettapass - Val Susauna - Cinous-chel (Oberengadin)

SEGNESPASS (2625 m): Der Segnespass verbindet das Vorderrheintal mit dem Kanton Glarus. Flims (Vorderrheintal) - Segnespass - Elm (Sernftal) - Glarus

SEPTIMERPASS (2311 m): Der Septimerpass ist die kürzeste Passverbindung zwischen dem Oberhalbstein und dem Bergell. Chur - Lenzerheide - Tiefencastel - Oberhalbstein - Septimerpass - Casaccia (Bergell) - Chiavenna (Italien)

SPLÜGENPASS (2113 m): Der Splügenpass verbindet das Hinterrheintal mit dem Jakobstal (Italien). Chur - Domleschg - Thusis - Hinterrheintal - Splügenpass - Jakobstal (Italien) - Chiavenna

S. 07: STRELAPASS (2350 m): Der Strelapass ist die kürzeste Passverbindung zwischen Chur und Davos. Chur - Schanfigg - Langwies - Strelapass - Davos

UMBRAILPASS (2502 m): Über den Umbrailpass verläuft die Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Italien. Der Umbrailpass verbindet das Münstertal mit dem Veltlin (Italien). Sta. Maria (Münstertal) - Umbrailpass - Bormio (Veltlin)

S. 08: **III. Zur allgemeinen Problematik von Quellen und Literatur**

Die meisten Pässe wurden sowohl in urgeschichtlicher und römischer Zeit als auch im Mittelalter begangen. Dieses letzte Wort ist sehr wichtig, denn eine Begehung auf einem Saumweg, als lokale Verbindung zwischen zwei Tälern, ist in den allermeisten Fällen nicht nachweisbar. Der Geograph kann z.B. von einer natürlichen Verkehrslinie sagen, sie sei gut, auch wenn jährlich nur ein paar Hirten über sie ziehen, er kann nicht sagen, ob sie jemals als solche benutzt worden ist oder benutzt werden wird.²¹ Dies trifft auf die reinen Naturwege²² bezogen völlig richtig zu, denn bei diesen handelt es sich um frei begehbare Flächen oder Passagen²³ und nicht um Wege im eigentlichen Sinn. Wenn wir dagegen einen gewordenen Weg²⁴ vor uns haben, das heisst einen Weg, der durch die häufige Benutzung derselben Stellen, zum Beispiel auf Passübergängen, entstanden ist, dann können wir zwar eindeutig eine Benutzung feststellen, wissen aber nicht wann und von wem.

Die Geographen unterscheiden zwischen folgenden Wegkategorien: reinen Naturwegen, gewordenen Wegen, gebahnten Wegen und gebauten Wegen, sowie Fahrwegen und -strassen als Endformen der gebauten Wege.²⁵ Es würde

zu weit führen, die einzelnen Wegkategorien hier noch weiter zu erläutern, die nähere Bedeutung ergibt sich auch schon aus den Bezeichnungen selbst.

Doch nun zur Hauptfrage dieses Kapitels. Welche Quellen stehen uns zur Verfügung, wenn wir herausfinden wollen, ob ein Pass²⁶ im Mittelalter und/oder in der Zeit davor benutzt worden ist?

Um den von Johann Gustav Droysen in der Mitte des 19. Jahrhunderts geprägten Begriff des Überrestes²⁷ zu verwenden, stehen

S. 09: uns sowohl Sachüberreste als auch Schriftliche Überreste zur Verfügung. Wie später noch zu zeigen sein wird, handelt es sich bei den Sachüberresten für die Erforschung der Passgeschichte um archäologische Funde und Wegreste, bei den Schriftlichen Überresten dagegen um Itinerarien, Landkarten, und Urkunden.

Auf die Problematik der Literatur werde ich an verschiedenen Stellen, zum Beispiel bei der Behandlung der Quellen sowie auch bei der Geschichte der einzelnen Pässe im Mittelalter, noch ausführlich zu sprechen kommen.

Eine wichtige Hilfe bei der Literaturrecherche war neben der Bibliographie der Schweizergeschichte²⁸ vor allem die Bibliographie IVS 1982, Graubünden²⁹.

Diese Bibliographie wurde im Rahmen der Erarbeitung eines Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) erstellt, dessen Grundlage und Ziele ich hier vorstellen möchte. Um die Gefahr der weiteren Zerstörung historischer Verkehrswege und mit ihnen in Beziehung stehender Objekte zu reduzieren, hat sich das Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL) (der Schweiz ON) 1980 entschlossen, ein Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erstellen zu lassen.³⁰ Ein rund 35-köpfiges Team von Historikern und Geographen arbeitet seit 1984 unter der Leitung von Professor Klaus Aerni, Direktor des Geographischen Instituts der Universität Bern, am IVS. Es ist vorgesehen, die Inventarisierungsarbeiten im Zeitraum von zwölf Jahren abzuschliessen. In der Phase der methodischen Vorbereitungen zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, von 1980 bis Herbst 1983, entstand die Bibliographie IVS 1982. Diese für die ganze Schweiz erstellte Bibliographie bildet die wichtigste Grundlage des Projektes. Sie umfasst eine Zusammenstellung der wichtigsten Literatur und ist nach Kantonen und Verkehrslinien getrennt.

S. 10: Die Bibliographie IVS 1982 soll sowohl den Bearbeitern des Inventars wie auch den Behörden und Planern ermöglichen, einen schnellen Einstieg in die Verkehrsgeschichte einer bestimmten Verbindung oder einer Region zu finden.³¹

Ziel des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz ist es also, die historischen Verkehrswege zu erforschen und vor allem durch laufende Massnahmen zu schützen. Es ist vorgesehen, die als schützenswert befundenen Wege und Wegreste in das vorhandene Wanderwegnetz der Schweiz einzugliedern.

Das frühmittelalterliche Verkehrswesen ist dadurch gekennzeichnet, dass es in weitgehendem Masse auf die Benützung des römischen Strassensystems angewiesen war.³² Neben Werner Schnyder betonen unter anderen auch Alfons Dopsch und Otto P. Clavadetscher³³ die Kontinuität von der Römerzeit zum Mittelalter. Dopsch hat bereits in seinem zweibändigen Werk über die 'Grundlagen der europäischen Kulturentwicklung' (1923/24) darauf hingewiesen, dass die staatlichen Einrichtungen der Römerzeit, wenn auch verbunden mit einem starken Benutzerrückgang, von den germanischen Völkern weitgehend übernommen worden sind.³⁴

Dies trifft für mein Untersuchungsgebiet, das mittelalterliche Churrätien in ganz besonderem Masse zu. Zu Churrätien gehörte, ausser dem Gebiet des heutigen Kantons Graubünden, auch noch der Vinschgau³⁵, das Sarganserland und der Südteil Vorarlbergs.³⁶

Die sprachliche, kulturelle, rechtliche und kirchliche Kontinuität von der Römerzeit zum Mittelalter liegt für Rätien klar zutage. So darf auch in der Verkehrsgeschichte von den römischen Verhältnissen ausgegangen werden, sowohl was die Linienführung als auch was den wesentlich militärischen Zweck

S. 11: aller Verkehrsanlagen betrifft.³⁷

Aus diesem Grund halte ich es für notwendig auch zu beschreiben, welche Bündner Pässe in römischer Zeit benutzt wurden. In der Literatur wird vielfach angenommen³⁸, dass die Römer ihrerseits vorhandene Pfade benutzten, um diese zu Wegen und Strassen auszubauen. Deshalb soll bei der Suche nach den allerersten Passbenutzern auch ein Blick zurück bis zur Urgeschichte gewagt werden.

Dass sowohl die römerzeitlichen als auch die prähistorischen Benutzungen der Bündner Pässe gemeinsam im folgenden Kapitel behandelt werden, hat zwei Gründe. Zunächst einmal sind die Quellen natürlich vor allem für die Prähistorie sehr knapp. Es bietet sich also an, die Ergebnisse der Quellenforschung sofort mitzuberichten. Die Quellensituation für die Römerzeit ist zwar um einiges besser, dennoch werde ich hier genauso verfahren. Der zweite Grund ist, dass ich bei der Behandlung der Bündner Pässe im Mittelalter nicht näher auf Urgeschichte und Römerzeit eingehen möchte. Trotzdem werde ich dann, um einen Gesamtüberblick zu erleichtern, bei den einzelnen Pässen frühere Benutzungen nochmals kurz erwähnen.

S. 12: **IV. Geschichte der Bündner Pässe bis zum Mittelalter**

1. Die Bündner Pässe in prähistorischer Zeit

Quellen und Ergebnisse der Forschung

Als Quellen haben wir für die Vorgeschichte, das heisst für die Zeit bis zum Beginn der Schriftlichkeit, nur die archäologischen Funde. In der Tat lassen zahlreiche archäologischen Funde aus vorrömischer Zeit darauf schliessen, dass die Bündner Pässe schon sehr früh begangen wurden.³⁹

Wie bereits erwähnt nimmt Armon Planta ebenfalls an, dass die meisten Pässe über die Bündner Alpen schon in urgeschichtlicher Zeit benutzt wurden, weil sie über der Waldgrenze lagen, und ihre Überquerung darum leichter war als die Umwege durch die Urwälder in den Tälern,⁴⁰ Planta vermutet weiter, dass Pässe zwischen besiedelten Tälern bevorzugt wurden.⁴¹ Demnach lassen sich mögliche Verkehrswege also auch aus einer Analyse der alpinen Besiedlung ermitteln.⁴²

Die ältesten Siedlungen sind Mesocco (ca. 5. Jahrtausend v. Chr.), Chur (ca. erste Hälfte des 3. Jahrtausends v. Chr.) und der Petrushügel bei Cazis (um 2000 v. Chr.)⁴³ Aus diesen Siedlungen und noch einigen Streufunden kann man annehmen, dass weitere Teile⁴⁴ des Bündnerlandes während der Jungsteinzeit begangen wurden.

Für diese Zeit findet sich eine Übereinstimmung in der Literatur lediglich über eine Begehung des San Bernardinopasses.⁴⁵

Ich möchte an dieser Stelle noch eine weitere Mutmassung Plantas einfügen, weil sie meiner Meinung nach für ein Gesamtverständnis der alpinen Verkehrswege sehr hilfreich ist. Die urzeitlichen Pfade und Wege verbanden wie Wildwechsel zwei Punkte miteinander. So verlaufen z.B. alle Wechsel zu einer Tränke sternförmig auf diese zu. Erst als der Mensch willentlich an den Bau von Wegen und Strassen ging, suchte er verschiedene, fast parallel verlaufende Wege aus Ersparnisgründen zu einem einzigen

S. 13: Weg zu vereinigen. Das geschah bei uns (zumindest in den Alpen) sehr wahrscheinlich erst in römischer Zeit.⁴⁶

Deshalb ist es für die prähistorische Zeit schwierig) überhaupt von Passübergängen zu sprechen. Man kann jedoch vermuten, dass sich die verschiedenen Wege auf beiden Seiten eines Gebirgsüberganges an der Passtelle, als dem niedrigsten Übergangspunkt, trafen.

Eine intensive Besiedlung der Alpentäler begann mit dem Bekanntwerden der Bronze, also um 1800 vor Christus.⁴⁷ Einzelfunde weit über der Waldgrenze und im Bereich der Passübergänge sprechen davon, dass Wildbache, Wald und Gebirge für die Bronzezeitleute kein Wagnis mehr, sondern Lebensraum waren.⁴⁸

Fundkarten zeigen den Austausch von Handelsobjekten.⁴⁹ Neben dem lokalen Verkehr gab es auch schon weiterreichende Handelsbeziehungen von Norden nach Süden und umgekehrt.⁵⁰

Für die Bronzezeit liegen zahlreiche Siedlungsnachweise und weit verstreute Einzelfunde vor, womit sich auch die Begehung verschiedener Bündner Pässe nachweisen lässt. Ich will jedoch nur die Pässe anführen, die in der Literatur übereinstimmend genannt werden.

Die bronzezeitliche Siedlung Crestaulta bei Lumbrein (im Lugnez DN), die stark vom Süden beeinflusstes Kulturgut einbrachte, ist nur denkbar mit einer Verbindung über die Pässe Diesrut und Greina nach dem Bleniotal und weiter nach dem Tessin.⁵¹ Neben anderen sprechen sich auch Ludwig Pauli⁵² und Armon Planta⁵³ für eine bronzezeitliche Begehung dieser beiden Pässe aus.

Der San Bernardinopass wurde auch in der Bronzezeit benutzt,⁵⁴ für den Splügen lässt sich für diese Zeit noch nichts genaues sagen. Einen eindeutigen Beweis für

dessen Benutzung liefert uns erst ein auf der Passhöhe geborgener schwerer Eisenbarren aus der Eisenzeit.⁵⁵

- S. 14: Sowohl die bronzezeitliche Siedlung Padnal bei Savognin (im Oberhalbstein), als auch eine spätbronzezeitliche Quellfassung von St. Moritz und weitere Bronzefunde im Oberengadin lassen auf einen Weg über den Julierpass schliessen.⁵⁶

In der Literatur gilt als erwiesen, dass sowohl das Oberengadin⁵⁷ als auch das Bergell⁵⁸ zur Bronzezeit bereits besiedelt waren. Die Anmarschrouten zum Septimer oder Julier durch das Bergell ist mit einer Bronzeaxt und einer Bronzefibel von Stampa belegt.⁵⁹ Für den Verkehr zwischen Oberhalbstein und Bergell lässt sich allerdings nicht klären, ob der Septimerpass oder der Julierpass benutzt worden ist. Es ist anzunehmen, dass beide Pässe begangen wurden.

Auf dem Weg vom Julierpass ins Bergell liegt der Malojapass. Planta schreibt, dass der Malojapass in urgeschichtlicher Zeit als Pass zwischen besiedelten Tälern begangen wurde,⁶⁰ und dass die Römer ihren Fahrweg nach Maloja einfach dort bauten, wo der vorrömische Saumpfad, als kürzeste Verbindung vom Bergell ins Engadin geführt hatte.⁶¹

Der Flüelapass ist ein recht sicherer früher Übergang, wie bronzezeitliche Funde aus Davos, von der Passhöhe und oberhalb von Süs belegen.⁶²

Durch prähistorische Funde bei Pontresina, auf der Alp Grüm (Bronzeaxt) und im Puschlav (Passwegfunde) lässt sich auch noch eine frühe Begehung des Berninapasses nachweisen.⁶³

Der sich in der Bronzezeit abzeichnende Passverkehr wurde während der Eisenzeit endgültig konsolidiert.⁶⁴ Den Eisenbarren von der Splügenpasshöhe habe ich bereits erwähnt, dieser Fund wird als ein Beweis für Metallhandel über die Alpen angesehen.⁶⁵

In der Eisenzeit fand die keltische Kultur des Misox über den Bernhardinpass den Weg ins innere Rheinwald, über den Valserberg und das Lugnez ins Ilanzer Becken und bis hinauf nach Truns und

- S. 15: Fellers, was durch entsprechende Funde belegt wird.⁶⁶

Neben dem San Bernardino⁶⁷ wurden höchstwahrscheinlich auch die anderen bereits erwähnten Pässe weiterhin benutzt.

Das Hauptproblem ist, dass es Funde meist nur von grösseren Handelswegen gibt und lokale Benutzungen für uns im Dunkeln bleiben.

Zusammenfassend lassen sich folgende Pässe anführen, die mit allergrösster Wahrscheinlichkeit in prähistorischer Zeit benutzt worden sind:

- San Bernardino, Splügen,
- Greina,
- Diesrut,
- Julier,
- Maloja,
- Septimer,
- Flüela und
- Bernina.

S. 16: **2. Die Bündner Pässe in römischer Zeit**

Quellen und Ergebnisse der Forschung

Historischer Hintergrund

Beherrschung der Alpenpässe war einer der wichtigsten Gründe für die Eingliederung Rätiens ins Römerreich.⁶⁸

Im Jahre 15 v. Chr. wurde sowohl das Gebiet des heutigen Kantons Graubünden als auch das angrenzende Gebiet bis zur Donau von den Römern erobert. Diese errichteten die Provinz Rätien, zu der neben Graubünden auch noch das Wallis, die Ostschweiz samt Bodenseegebiet, Tirol und fast ganz Bayern gehörte.

Hauptstadt dieser Grossprovinz war Augusta Vindelicorum, das heutige Augsburg. Unter dem römischen Kaiser Claudius (47-54 n. Chr.) wurde das Wallis abgetrennt, das übrige Gebiet um 300 n. Chr. in die beiden Bezirke 'Raetia prima' und 'Raetia secunda' unterteilt. Die Militärverwaltung für beide Bezirke blieb in Augsburg, die Vorsteher der Zivilverwaltung residierten in Augsburg und Chur.⁶⁹

Im 5. Jahrhundert ging Rätien von den Römern an die Ostgoten über. Unter der nominellen Oberherrschaft der Franken⁷⁰ entwickelte sich ab dem 6.

Jahrhundert aus der Raetia prima die Raetia curiensis, das mittelalterliche Churrätien.⁷¹

Wie bereits in dem einleitenden Zitat angedeutet, ging es den Römern bei der Besetzung des Alpenraumes, also auch bei der Unterwerfung Rätiens, in erster Linie um die Eroberung und Sicherung der Alpenübergänge.⁷² Die Bündner Pässe verkürzten den Weg nach Gallien und boten einen verbesserten Schutz der Grenzzonen des römischen Reiches.⁷³

Mit jeder Eroberung einer neuen Provinz erweiterten die Römer auch ihr Strassensystem.⁷⁴

Welche Wege und Strassen sie über die Bündner Pässe bauten, wird in den folgenden Kapiteln zu zeigen sein.

S. 17: b) Anmerkungen zu den Römerstrassen

Die vielen sogenannten Römerstrassen sind gar keine römischen Strassen, sondern stammen aus dem 17. bis 19. Jahrhundert.⁷⁵

Der Begriff der Römerstrasse wurde lange Zeit und wird zum Teil auch heute noch synonym für alte Strasse verwendet.⁷⁶

In den Alpen wurde jeder gut gebaute, besonders jeder mittelalterliche und vor allem jeder neuzeitliche gepflästerte Pass- und Talweg den Römern zugeschrieben.⁷⁷

Diese Erkenntnisse haben wir der langjährigen Forschungstätigkeit des in dieser Arbeit bereits mehrmals von mir zitierten Wegeforschers Armon Planta zu verdanken.⁷⁸

Dessen Forschungsmethode und -ergebnisse werde ich zusammen mit den archäologischen Quellen der Römerzeit darstellen. Durch die, in einer Vielzahl von Aufsätzen⁷⁹ und einer dreibändigen Darstellung der Verkehrswege im alten Rätien,⁸⁰ publizierten Ergebnisse Plantas, wurden die Thesen und Ergebnisse einiger früherer Autoren widerlegt. Dies möchte ich hier an einem Beispiel exemplarisch aufzeigen.

In zwei Aufsätzen (1969 und 1971) behauptete G. Theodor Schwarz, die Strada Romana über den San Bernardinopass gefunden zu haben. Diese sei sowohl mit einer Strassenpflasterung als auch mit Kunstbauten, wie Viadukten zur Überquerung von Seitentälern, ausgestattet.⁸¹

Planta schreibt im Vorwort des 1985 erschienenen ersten Bandes der 'Verkehrswege im alten Rätien'⁸², dass ihn die Zweifel an der von Schwarz publizierte Entdeckung überhaupt erst dazu gebracht hätten, alte Wege zu erforschen.

S. 18: Es gelang Planta tatsächlich, den richtigen Römerweg zu finden und die Strada Romana am San Bernardino zu widerlegen.⁸³

Bei der Römerstrasse handelt es sich um einen Weg von 1768 und das Paradedstück der Strada Romana am San Bernardino, der schöne Viadukt südöstlich der Ca de Mucia, wurde wahrscheinlich erst als Teil des neuzeitlichen (19. Jahrhundert) Winterweges gebaut.⁸⁴ Planta hat neben dem römischen Saumpfad auch noch einen mittelalterlichen Saumweg entdeckt, der allerdings von Schwarz auch schon beschrieben wurde. Folgerichtig fragt sich Planta, warum mit grosser Mühe dieser prächtige (mittelalterliche DN) Saumweg gebaut wurde, wenn ja schon eine noch prächtigere 'Strada Romana' über den Pass geführt hätte⁸⁵, und er kann nicht verstehen, dass sich Schwarz diese Frage nicht auch stellte.⁸⁶

Den neuesten Stand der Forschung über die römischen Verkehrswege in Graubünden hat Jürg Rageth, 1986, zusammengefasst. In den nun folgenden Ausführungen werde ich meinerseits, die wichtigsten Ergebnisse dieser Zusammenfassung darstellen.

c) Historische Quellen

Unter den wenigen historischen Quellen zu den römischen Strassen und Wegen über die Bündner Pässe sind das Itinerarium provinciarum et maritimum Antonino Augusti⁸⁷ und die Tabula Peutingeriana⁸⁸ mit Abstand am wichtigsten.

Das sogenannte Itinerarium Antonini, ein Verzeichnis der bedeutendsten Strassen und Strassenstationen des römischen Reiches, entstand um 300 n. Chr., als Auszug aus einem verloren gegangenen, rund sechzig Jahre älteren römischen Strassenverzeichnis.⁸⁹ In diesem Reisehandbuch in Tabellenform, für das keine Karte erhalten ist, werden zwei Routen durch Graubünden beschrieben,⁹⁰ die beide von Bregenz nach Como führen.

S. 19: Es handelt sich höchstwahrscheinlich, sowohl um die Julier-/Maloja-beziehungsweise Septimer-Route, als auch um die Splügenroute.⁹¹

Da zwischen den Strassenstationen 'Tinnetione' (wohl Tinizong im Oberhalbstein)⁹² und 'Muro' (wohl Müräia/Castelmur bei Promontogno im Bergell)⁹³ keine weitere Station angegeben ist, lässt sich nicht entscheiden, ob die erste Route über den Julier-/Malojapass und/oder den Septimerpass führte.⁹⁴

Bislang beruht die Identifizierung einiger Strassenstationen hauptsächlich auf mehr oder weniger sicheren Vermutungen.⁹⁵ Rageth nimmt jedoch an, dass eine erneute Interpretation der einzelnen Stationen zu Überraschungen führen könnte.⁹⁶

Bei unserer zweiten wichtigen historischen Quelle, der Tabula Peutingeriana, stellt sich bedauerlicherweise das gleiche Problem. Auf dieser hochmittelalterlichen (12./13. Jahrhundert) Kopie einer römischen Strassenkarte aus dem 3. Jahrhundert n. Chr.⁹⁷ sind ebenfalls zwei verschiedene Routen angegeben, aber die Identifizierung der Ortsnamen ist noch schwieriger als im Falle des Itinerarium Antonini.

Eine Route führt mit einiger Sicherheit⁹⁸ über den Splügenpass. Die zweite Route liegt deutlich westlich davon, es dürfte sich also am ehesten um die San Bernardino-Route oder bestenfalls noch die Lukmanierroute handeln.⁹⁹

In der Literatur wird vielfach angenommen, dass es sich bei der Julier-/Malojaroute und bei der Splügenroute um Reichsstrassen

S. 20: handelt, die als Post- und Militärstrassen benutzt wurden und deshalb gut ausgebaut waren.¹⁰⁰

Inwieweit die Auswertung der archäologischen Quellen diese Annahme bestätigt oder widerlegt, wird im folgenden zu zeigen sein.

d) Archäologische Quellen

Die Römer pflegten an ihren Heerstrassen in Abständen von 1000 Schritten (milia passuum, abgekürzt milia, woher deutsch Meile, genau 1,4785 km, aufgerundet 1½ km) steinerne Cylinder von oft bis zu 3 m Höhe aufzupflanzen, an denen eine Inschrift die Zahl der zurückgelegten Meilen von der Provinzialhauptstadt oder einem andern wichtigen Ort aus gerechnet angab, in den meisten Fällen, wenigstens mit den Initialen, auch den Namen dieser

Hauptstadt, sodann die Namen des regierenden Kaisers oder amtierenden Statthalters, unter dem die Strasse gebaut wurde, endlich das Jahr des Strassenbaus.¹⁰¹

In Graubünden wurde bisher kein einziger römischer Meilenstein gefunden, die Gründe für das Fehlen der Steine sind jedoch, laut Gerold Walser¹⁰², nicht klar. Man weiss nicht, nach welchen Regeln die Meilensteine aufgestellt worden sind.¹⁰³ Auf jeden Fall gibt es auch in anderen Provinzen Hauptstrassen ohne Steine¹⁰⁴, so dass man also aus dem Fehlen der Meilensteine in Graubünden keine Schlussfolgerungen auf die Bedeutung der Bündner Pässe für die Römer ziehen sollte.

Die archäologischen Untersuchungen Armon Plantas zu den römerzeitlichen Strassen Graubündens haben eindeutig ergeben, dass der Julier- und der Septimerpass in römischer Zeit als einzige Pässe in Graubünden befahrbar waren¹⁰⁵.

Somit wurde von Planta die sich aus den historischen Quellen ergebende Annahme einer gut ausgebauten Fahrstrasse über den Splügenpass widerlegt. Obwohl der Splügen als einziger Bündner Pass, sowohl im Itinerarium Antonini als auch in der Tabula Peutingeriana erwähnt wird, führte zur Römerzeit nicht mehr als ein Saumpfad über ihn hinweg.¹⁰⁶

S. 21: Welche Methode wandte Planta an, um zu seinen Ergebnissen, die mittlerweile auch die Anerkennung der Wissenschaft gefunden haben,¹⁰⁷ zu gelangen?

Zunächst kombinierte er das gründliche Kartenstudium mit einer intensiven Geländebegehung¹⁰⁸, wobei er von den natürlichen Bedingungen des Geländes ausging und diese mit der Praxis des Berglers verband.¹⁰⁹

Hatte Planta bei einer Geländebegehung interessante Beobachtungen gemacht, so überprüfte er diese mit archäologischen Methoden, nämlich mit Pickel und Schaufel.¹¹⁰

Historische und archäologische Fakten dienten ihm lediglich als sekundäre Hilfsmittel.¹¹¹

Auf diese Weise entdeckte Planta am Julier-, Maloja- und Septimerpass römische Fahrinnen.¹¹²

Er vermutet allerdings, dass die Römer die Abkürzung über den Septimerpass, wegen des lawinengefährdeten und sehr steilen Südaufstieges, nur bei günstiger Witterung und auch dann nur von Norden nach Süden zum Wagentransport benutzten.

Bernhard Overbeck schliesst sich dieser Vermutung an,¹¹³ ebenso behauptet er mit Planta, dass es ausser Julier, Maloja und Septimer keine für den durchgehenden Wagenverkehr¹¹⁴ benutzbaren Passtrassen (in Graubünden zur Römerzeit) gegeben hat.

Das Passheiligtum, von dem heute noch die beiden übrig gebliebenen Säulen zu sehen sind, und zahlreiche Weihemünzen, die auf der Passhöhe gefunden wurden, lassen auf eine häufige Benutzung des Julierpasses schliessen.¹¹⁵

Wie durch Funde nachgewiesen wurde, bestand auch auf der Passhöhe des Septimers schon in römischer Zeit eine Art Strassenstation oder Wachposten.¹¹⁶

S. 22: Ausgrabungen haben gezeigt, dass sich die Römer vor allem entlang der wichtigen Verkehrswege und an Verkehrsknotenpunkten niederliessen.¹¹⁷ Der wichtigste dieser Knotenpunkte in Graubünden war Chur.¹¹⁸ Bereits ab der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. entstanden in Chur die ersten römischen Steinbauten¹¹⁹, in der darauf folgenden Zeit entwickelte sich Chur zu einer stadtartigen Siedlung.¹²⁰ Spätestens seit dem 3. Jahrhundert war Chur 'municipium', das heisst eine römische Siedlung mit Selbstverwaltung und ganz bestimmten Rechten und Pflichten innerhalb des römischen Staatswesens.¹²¹

Soweit zur Geschichte Churs in römischer Zeit.

Welche Pässe, ausser den bereits genannten, wurden ebenfalls noch von den Römern benutzt?

Die Tabula Peutingeriana lässt auf eine römische Strassenroute über den San Bernardino oder Lukmanierpass schliessen.¹²²

Wie bereits erwähnt, entdeckte Planta einen römischen Saumpfad über den San Bernardinopass.¹²³ In der Literatur wird zum grossen Teil auch mit einer Begehung dieses Passes zur Römerzeit gerechnet.¹²⁴

Über den Splügenpass führte zwar keine Fahrstrasse, er war aber trotzdem von grosser Bedeutung und wurde wahrscheinlich kontinuierlich begangen,¹²⁵ sonst wäre er nicht in den beiden historischen Quellen erwähnt worden.¹²⁶

Auf dem nördlichen Anfahrtsweg zu Splügen und San Bernardino liegt die Viamalasschlucht.¹²⁷ Dieses schwierige Hindernis wurde höchstwahrscheinlich schon von den Römern bezwungen. Christoph Simonett¹²⁸ konnte anhand verschiedener römischer Münzfunde den Nachweis erbringen, dass schon zur Römerzeit ein Weg durch die Viamalasschlucht geführt hat.¹²⁹ Durch Planta,

S. 23: der in der Viamala verschiedene römische Wegreste entdeckte, konnte diese Annahme noch weiter bestätigt werden.¹³⁰

Etwa 10 km südlich der Viamalasschlucht liegt ein weiteres, wenn nicht ganz so schwieriges Hindernis, die Roflascchlucht.¹³¹ Auch diese Schlucht wurde bereits von den Römern begangen.¹³²

Verschiedene Funde deuten darauf hin, dass auch schon in römischer Zeit ein Saumpfad über den Lukmanier ging.¹³³ Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite des Passes fand man eine grosse Anzahl von Antonianen aus der Münzstätte Ticinum in Pavia.¹³⁴ In den Jahren 285-288 muss eine grosse militärische Invasion von Alemannen erfolgt sein, welche die Bevölkerung veranlasste, ihre Geldschätze zu vergraben.¹³⁵ Der Hortfund von 3000 römischen Münzen bei Malvaglia ist nur dadurch erklärbar, dass auch das Bleniothal von den Alemanneneinfällen betroffen wurde.¹³⁶ Dies lässt auf eine Begehung des Lukmaniers schliessen, Ludwig Pauli zieht jedoch auch die Route über die Pässe Diesrut und Greina in Erwägung.¹³⁷

e) Ergebnisse

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

Die Bündner Pässe

- Julier,
- Maloja und
- Septimer

waren von den Römern zu Fahrstrassen ausgebaut worden.

Von den Römern als Saumwege benutzt, wurden die Bündner Pässe

- Splügen
- San Bernardino
- Lukmanier
- und vielleicht auch noch Greina und Diesrut.

Aber jeder Passübergang Graubündens wurde in römischer Zeit begangen.¹³⁸

S. 24: Overbeck B. Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit. Auf Grund der archäologischen Zeugnisse. Teil I, 1982, S. 230.

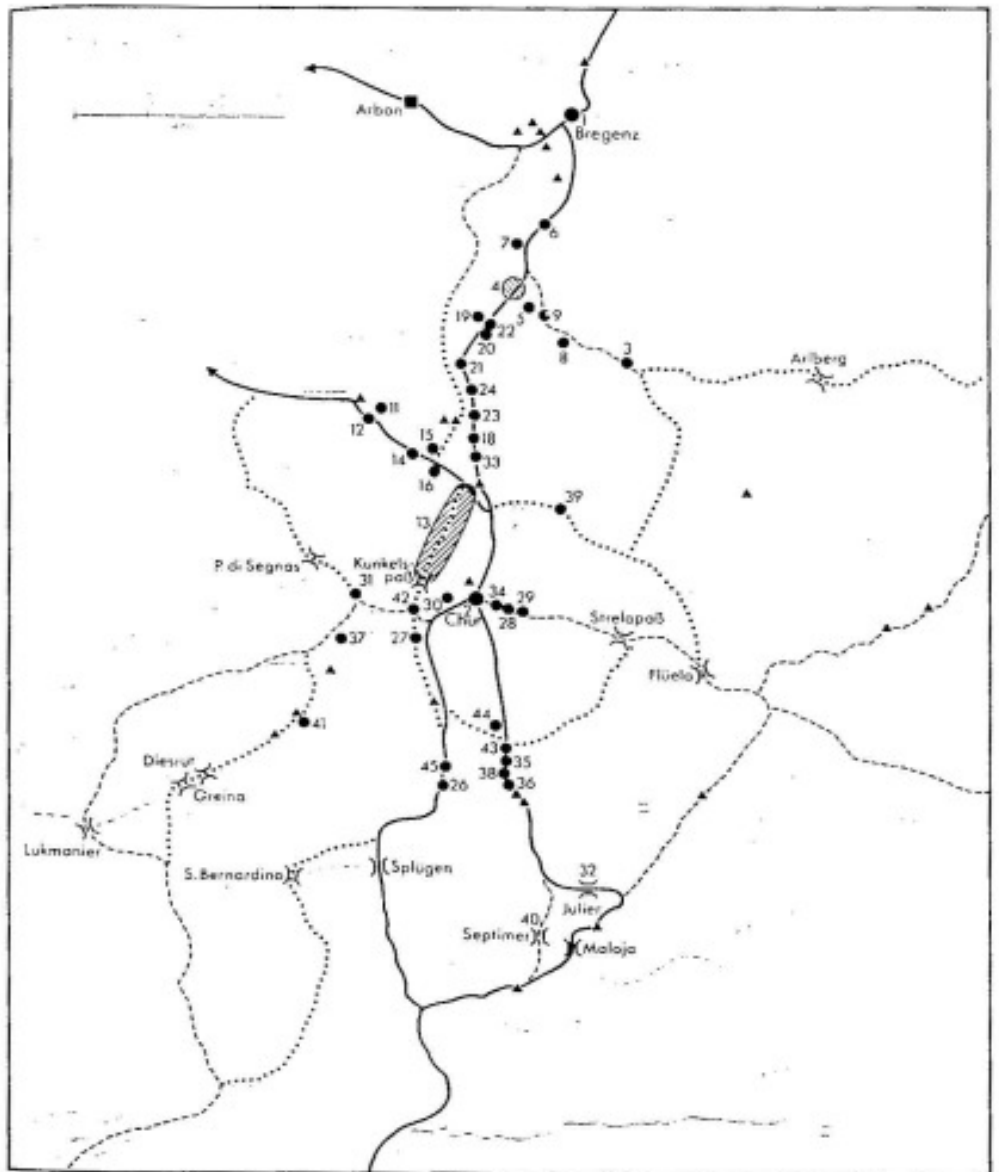


Abb. 68. Fundpunkte und Verkehrsnetz im Arbeitsgebiet. ▲ Einzelfunde, zusammengefaßt unter den Nummern 10 (Vorarlberg), 17 (St. Gallen), 25 (Liechtenstein) und 46 (Graubünden).

Bernhard Overbecks Wegkategorien geben nicht den Bauzustand der Verkehrswege wieder, sondern die von ihm angenommene Häufigkeit der Benutzung. Den Splügen gibt er deshalb als Hauptstrasse an, weil dieser sehr häufig benutzt wurde, und nicht, weil eine gut ausgebaute Hauptstrasse über diesen Pass geführt hat. Wie bereits erwähnt wurde, ist Overbeck mit Planta der Meinung, dass der Splügen in römischer Zeit nur als Saumweg benutzt wurde.

S. 25: **V. Die Bündner Pässe im Mittelalter**

1. Historischer Hintergrund

Zum Schutz gegen das in Italien eingefallene Westgotenheer wurden durch den römischen Feldherrn Stilicho im Jahre 401 n. Chr. fast sämtliche römische Truppen nördlich der Alpen abgezogen.¹³⁹

Nach einem Gedicht des Claudius Claudianus aus dem Jahre 402 soll Stilicho bei der Leitung dieses Rückzuges, sowohl 395 im Februar/März mit einem kleinen Gefolge, als auch 401 im Dezember mit einem ganzen Heer, über den Splügenpass gezogen sein.¹⁴⁰

In den ehemals besetzten Gebieten, also auch in Rätien, entstand ein Machtvakuum. Weil Rätien nun weitgehend auf sich selbst gestellt war und sich auch selber helfen und schützen musste,¹⁴¹ kann man bereits diese frühe Zeit, um 400, als den Beginn des Mittelalters in Rätien ansehen.¹⁴²

Unter der Herrschaft der Ostgoten (493-536) blieb die Zivilverwaltung Rätiens einem einheimischen Präses¹⁴³ unterstellt.¹⁴⁴

Die Merowinger, zu deren Herrschaftsbereich Rätien von 536 bis ins 8. Jahrhundert gehörte, vergrößerten sogar noch die politische Selbständigkeit Rätiens um sich dadurch eine möglichst ungestörte Benutzung der Bündner Pässe zu sichern.¹⁴⁵

Vom Ende des 6. Jahrhunderts bis zum 8. Jahrhundert besass eine mächtige einheimische Grundbesitzerfamilie, die sogenannten Victoriden,¹⁴⁶ sowohl die weltliche als auch die geistliche Gewalt in Rätien.¹⁴⁷ Bei drei Mitgliedern dieser Familie¹⁴⁸

S. 26: vereinigte sich das Amt des Präses und das Amt des Bischofs von Chur¹⁴⁹ sogar in der gleichen Hand.¹⁵⁰

Diese weitgehende Unabhängigkeit Rätiens von der fränkischen Macht wurde erst unter Karl dem Grossen schrittweise abgebaut.¹⁵¹

In den Jahren 773 und 774 eroberte Karl der Grosse das seit 568 in Italien bestehende Langobardenreich. Nachdem der Frankenkönig auch König der Langobarden geworden war, lenkten die Bündner Pässe, die nun wichtige Teile des fränkischen Reiches verbanden,¹⁵² seine Aufmerksamkeit in starkem Masse nach Churrätien.¹⁵³

Durch die Einführung der fränkischen Grafschaftsverfassung im Jahre 806 beseitigte Karl der Grosse die rätische Sonderstellung.¹⁵⁴ Nach der Divisio von Fiskalgut und Bischofsbesitz¹⁵⁵ übernahm Graf Hunfrid, ein Mitglied des fränkischen Reichsadels, die weltlichen Herrschaftsbefugnisse der Churer Bischöfe.¹⁵⁶ Die Bündner Pässe standen von jetzt an unter direkter Aufsicht eines fränkischen Beauftragten.¹⁵⁷

Bei der Aufteilung des fränkischen Reiches durch den Vertrag von Verdun im Jahre 843 wurde Rätien dem ostfränkischen Reich Ludwigs des Deutschen zugeteilt, das Churer Bistum wechselte vom Mailänder zum Mainzer Metropolitanverband.¹⁵⁸

Nach dem Aussterben der ostfränkischen Karolinger (911) wurde Konrad I. von Franken zum König gewählt. Während seiner Regierungszeit, 911-918, entstand im Bodenseegebiet eine überregionale Herrschaftsgewalt, die allerdings letztlich nicht bis zur vollen politischen Selbständigkeit aufstieg, sondern als Herzogtum Schwaben im ostfränkisch-deutschen staatlichen Verband blieb.¹⁵⁹ Zum Gebiet des Herzogtums Schwaben gehörte auch Churrätien und damit die Verfügung über die Bündner Alpenpässe.¹⁶⁰

S. 27: Unter Ludwig dem Frommen (814-840) waren dem Bistum Chur die durch den fränkischen Grafen Roderich entzogenen Güter wieder zurückgegeben worden.¹⁶¹

Das Entstehen eines neuen Bischofsstaates wurde von den sächsischen Herrschern (919-1024), ganz besonders aber durch Otto I. gefördert.¹⁶²

Im 10. Jahrhundert kam es zu zahlreichen Einfällen der Sarazenen in die Alpen, diese konnten auch zeitweise die Kontrolle über die Alpenpässe erringen.¹⁶³ Bis um die Mitte des 10. Jahrhunderts fielen sie mehrmals in Churrätien ein, wobei das Bistum übel verwüstet¹⁶⁴ und Chur in Asche gelegt¹⁶⁵ worden sein soll.

Weil den deutschen Königen und Kaisern die materiellen Hilfsmittel fehlten, um die Geschlossenheit des deutschen Reiches durch eigene verkehrsfördernde Hilfsmittel zu bekunden,¹⁶⁶ fiel nicht nur der Schutz, sondern auch die Instandhaltung der Verkehrswege den lokalen Mächten zu.¹⁶⁷ So gelangten die Bündner Pässe unter die Herrschaft der Bischöfe von Chur.¹⁶⁸

Durch zahlreiche Schenkungen¹⁶⁹ an den vom ihm eingesetzten Churer Bischof Hartbert wollte sich Otto I. vor allem die uneingeschränkte Benutzung der Bündner Pässe sichern.¹⁷⁰

Der Churer Bischof bekam einen grossen Teil der bei der Divisio von 806 verloren gegangenen landesherrlichen Hoheitsrechte wieder zurück.¹⁷¹ Im Jahre 988 erhielt der Churer Bischof durch Otto III. die volle Immunität für alle seine Besitzungen.¹⁷²

Auch die guten Beziehungen zu den Hohenstaufen (12./13. Jahrhundert) verschafften dem Bistum Chur grosse Vorteile.¹⁷³ Churräten spielte vor allem als Verbindungsglied zwischen dem staufischen Schwaben und Oberitalien eine Rolle.¹⁷⁴ Ein besonderes Interesse an den Bündner Alpenpässen hatten die

- S. 28: Stauffer während ihrer Kämpfe mit den lombardischen Städten, zumal dann, wenn die Brennerroute an der Veroneser Klause von den Lombarden gesperrt wurde.¹⁷⁵

Durch einen Entscheid Barbarossas wechselte die Talgemeinde Chiavenna am Südausgang der Bündner Pässe Splügen, Septimer und Maloja von ihrer Zugehörigkeit zu Como zum staufischen Herzogtum Schwaben.¹⁷⁶

Friedrich I. Barbarossa befreite den Churer Bischof auf Lebenszeit von allem Hof- und Reichsdienst und verlieh ihm den Titel eines Reichsfürsten.¹⁷⁷

Unter König Karl IV. kam es im 14. Jahrhundert zu einer weiteren Festigung der landesherrlichen Stellung des Churer Bischofs.¹⁷⁸ In einer Urkunde von 1359¹⁷⁹ gebietet Karl IV. allen Reichsstädten, dass ihre Kaufleute, die ihre Waren durch das Bistum Chur führen, nur den von alters her benützten Verkehrsweg (über den Septimer) begehen und auch nicht anderswo Geleitgeld und Zoll entrichten dürfen.¹⁸⁰

Im 14. und 15. Jahrhundert gelang der bündischen Bewegung¹⁸¹ in Rätien die Mitregierung der churbischöflichen Stände und der Talschaften, die sich zu Gerichtsgemeinden organisierten, zu fördern.¹⁸² Als Landfriedensbündnis¹⁸³ entstand 1367 der sogenannte Gotteshausbund,¹⁸⁴ eine Vereinigung der Gotteshausleute des Domleschg, Schams, Oberhalbstein, Bergell und Engadin mit dem Domkapitel, den bischöflichen Dienstleuten und den Bürgern der Stadt Chur¹⁸⁵ zur Beschränkung des habsburgischen Einflusses und der bischöflichen Landesherrschaft im Bistum Chur.¹⁸⁶

S. 29: Der Abt Johannes von Disentis und die Gemeinden seines Gotteshauses, der Freiherr Ulrich von Rhäzüns und seine Leute, sowie Graf Albrecht von Sax-Misox und die Lugnezer Talleute¹⁸⁷ beschworen 1395 die Eidgenossenschaft¹⁸⁸ des Oberen oder Grauen Bundes. Durch Einbeziehung der Hinterrheinlandschaften Schams und Rheinwald erfuhr dieser Bund eine namhafte Erweiterung und Ausrichtung nach Süden.¹⁸⁹

Die Talschaften Prättigau und Schanfigg vereinigten sich 1436 mit Davos zum Zehngerichtenbund.¹⁹⁰

Diese drei Bünde verbanden sich untereinander ungefähr im Jahre 1471,¹⁹¹ der Obere oder Graue Bund und der Gotteshausbund wurden 1497/98 zugewandte Orte zur Eidgenossenschaft der acht Alten Orte.¹⁹²

Der staatsrechtliche Zusammenschluss der drei Bünde zum Freistaat gemeiner drei Bünde¹⁹³ erfolgte 1524.

Soweit die wichtigsten historischen Ereignisse und Daten zur mittelalterlichen Geschichte Graubündens. Ich habe mich - auch wegen der gebotenen Kürze dieser Darstellung - darauf beschränkt, diejenigen Ereignisse und Daten zu erwähnen, die für das Verständnis der Geschichte der einzelnen Bündner Pässe eine Rolle spielen.

S. 30: **2. Die mittelalterlichen Quellen und ihre Erforschung**

a) Historische Quellen

Ein grosses Problem bei der Untersuchung der Benutzung der einzelnen Bündner Pässe ist die mangelhafte Ortsbestimmung in den mittelalterlichen Quellen.¹⁹⁴

Die historischen Quellen geben in den meisten Fällen nur an, dass der oder die Reisende(n) auf dem Weg nach Italien über Chur gezogen ist/sind. Die Marschroute wird selten näher bezeichnet, dies konnten zum Beispiel Ernst Oehlmann¹⁹⁵ und Joseph Zettinger¹⁹⁶ bei der Untersuchung der Pilgerberichte feststellen. Wird ausschliesslich Chur genannt, so können sämtliche Übergänge vom Lukmanier bis zum Ofenpass benutzt worden sein. Selbst wenn neben Chur auch noch Chiavenna oder der Comersee erwähnt werden, kommen die Pässe Splügen, Septimer und Julier in Frage. Oehlmann, der die Quellen vor allem auf die Herrscherbenutzungen hin untersucht hat, verlegt sämtliche Züge zwischen

Chur und Chiavenna auf den Septimer.¹⁹⁷ Dessen Abhandlung über die Alpenpässe im Mittelalter¹⁹⁸ kann deshalb für die Geschichte der einzelnen Bündner Pässe nur mit grosser Vorsicht benutzt werden.

Weder in den erzählenden Quellen, die besonders von Oehlmann untersucht worden sind, noch in den Urkunden finden wir für das Mittelalter genaue Beschreibungen von Passbenutzungen. Dabei ist schon im frühen und hohen Mittelalter viel gereist worden,¹⁹⁹ auch über die Alpen.²⁰⁰ In den vorhandenen Berichten wird meist nur der Abfahrts- und Ankunftsort genannt sowie der Zweck der Reise beschrieben. Die Menschen begannen - von wenigen Ausnahmen abgesehen²⁰¹ - erst im ausgehenden Mittelalter das Unterwegssein selbst, zum Beispiel eine Passüberschreitung auf der Pilgerreise nach Rom, als eigenes, mitteilenswertes Erlebnis aufzufassen.²⁰²

S. 31: Es kann deshalb als ein besonderer Glücksfall angesehen werden, wenn ein Pass in den Quellen namentlich genannt wird. Ein Grossteil dieser Erwähnungen in den erzählenden Texten und Urkunden gefunden zu haben, ist ein Verdienst Oehlmanns. Deswegen waren seine Forschungen, trotz der bereits erwähnten Mängel, für meine Untersuchung sehr wichtig. Ein eigenes Suchen nach Erwähnungen von Bündner Pässen in den unzähligen, vorhandenen Quellen wäre aus zeitlichen Gründen nicht möglich gewesen.

Aussagekräftige historische Quellen zur Geschichte der Bündnerpässe im Mittelalter sind, neben einigen erzählenden Texten und zahlreichen Urkunden, das Reichsgutsurbar aus dem 9. Jahrhundert²⁰³ und das um 1300 aufgezeichnete Einkünfteverzeichnis der bischöflichen Kirche Chur.²⁰⁴

Die erzählenden Quellen gehören nicht zur Quellengruppe der Überreste²⁰⁵ Da sie absichtlich zum Zweck (historischer) Unterrichtung geschaffen worden sind²⁰⁶, werden sie, nach E. Bernheim²⁰⁷, als Tradition bezeichnet.²⁰⁸ Sowohl in der Auswahl des zu Berichtenden als auch in der Wertung der berichteten Begebenheiten macht sich die Subjektivität der Tradition besonders bemerkbar.²⁰⁹ Weil oft nicht entschieden werden kann, was wahrheitsgetreue Darstellung, Topos, Vorurteil oder Idealbild ist,²¹⁰ sind die erzählenden Quellen nur mit Vorsicht zu benutzen. So auch, um ein Beispiel zu nennen, die im 11. Jahrhundert entstandenen 'Casus Sancti Galli' Ekkehards IV.²¹¹ in denen der Septimerpass an zwei Stellen²¹² erwähnt wird.²¹³ Der St. Galler Mönch Ekkehard schreibt um 1050 die Geschichte seines Klosters vom Ende des 9.

Jahrhunderts bis ins Jahr 972²¹⁴, mitten im Text greift er aber auch zeitlich noch weiter zurück und erzählt von einem Ereignis das zur Zeit Karls des Grossen stattgefunden hat.²¹⁵

- S. 32: Da Ekkehard den Stoff zu seinen Klostergeschichten sorglos und unkritisch²¹⁶ gesammelt hat, sind seine Informationen wenig verlässlich.²¹⁷ Ekkehards Interesse ist auch viel weniger sach- als personenbezogen,²¹⁸ deshalb schildert er einzelne bedeutende Mönche mit den Farben mündlicher Überlieferung, als hätte er die alten Helden persönlich gekannt.²¹⁹

Die frühesten Erwähnungen einiger Bündner Pässe finden wir in den erzählenden Quellen. Deswegen werde ich diese Erwähnungen - trotz der allgemein angezweifelte Zuverlässigkeit sowohl der 'Casus Sancti Galli' als auch der meisten anderen erzählenden Quellen - in die Geschichte der einzelnen Pässe einbeziehen.

Zahlreiche Bündner Urkunden bezeugen einen Rechtsakt,²²⁰ der den Transport über die Pässe, die Zölle oder die Hospize an den Passrouten betrifft. Diese Urkunden (und ihre Erforschung) sind deshalb wichtige Grundlagen für die vorliegende Arbeit. Ein Grossteil der Bündner Urkunden wurde bereits im 19. Jahrhundert in einer vierbändigen 'Sammlung der Urkunden zur Geschichte Cur-Rätiens und der Republik Graubünden', genannt Codex Diplomaticus (CD), ediert.²²¹ Mit den drei bisher erschienenen Bänden des Bündner Urkundenbuches (BUB)²²² liegt eine mit zahlreichen Berichtigungen, zusätzlichen Urkunden und wissenschaftlichen Anmerkungen versehene Neuedition der Urkunden von 390 bis 1300 vor.

In seinem zweibändigen Werk 'Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter' (1973/75) hat Werner Schnyder auf über 500 Seiten 1281 Dokumente (vorwiegend in Regestenform) zur rätischen Handels- und Verkehrsgeschichte publiziert.

- S. 33: Schnyder hat aus den bereits vorliegenden gedruckten Quellen, diejenigen herausgesucht, die für die rätische Handels- und Verkehrsgeschichte von Bedeutung sind. Er benutzte dazu unter anderem den Codex Diplomaticus, das Bündner Urkundenbuch und die von Aloys Schulte edierten Churer Archivalien.²²³ Von Hans Conrad Peyer, der die Quellen zum Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen gesammelt und herausgegeben hat,²²⁴

übernahm Schnyder die Regesten, die den St. Galler Handel über die Bündner Pässe betreffen.

Ein Grossteil der Dokumente sind durch Schnyder selbst angefertigte Regesten von ungedruckten Quellen, die er bei der systematischen Durchkämmung der oberitalienischen Notariatsprotokolle²²⁵ entdeckt hatte.

Von Lothar Deplazes wurden (1986) einige Urkunden aus Archiven der italienischen Täler Blenio und Leventina erstmals herausgegeben. Diese Urkunden betreffen den tessinisch-bündnerischen Grenzraum und bringen neue Erkenntnisse zur Geschichte des Lukmanierpasses.²²⁶

Anhand der Ortsangaben der Urkunden können die Itinerare der deutschen Könige und Kaiser, und damit auch die Passbenutzungen auf den Wegen nach Italien und zurück, rekonstruiert werden.²²⁷

Das Reichsgutsurbar von ca. 842²²⁸ wurde am besten erforscht von Otto P. Clavadetscher.²²⁹ Es informiert uns unter anderem auch über die Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit.²³⁰

Aus einem Vergleich zwischen dem Reichsgutsurbar und dem Churer Einkünfterodel (um 1290)²³¹ lässt sich ersehen, wie erstaunlich stabil die Verhältnisse über 3½ Jahrhunderte geblieben sind.²³² Für die vorliegende Arbeit sind vor allem die in diesem Einkünfteverzeichnis aufgeführten Zölle und Saumtiere von Bedeutung.

- S. 34: Die schriftlichen Quellen für das Frühmittelalter sind sehr dürftig. Deshalb werde ich zur frühmittelalterlichen Geschichte der Bündner Pässe, als Ergänzung zu den schriftlichen Quellen auch noch die Ergebnisse der archäologischen Forschung hinzuziehen.

b) Archäologische Quellen

Die meisten mittelalterlichen Strassenbauten finden sich in den Alpen, wo sie auch am besten in Resten erhalten sind.^{232a}

Von Armon Planta sind die mittelalterlichen Strassenreste auf den Bündner Pässen am gründlichsten erforscht worden.^{232b}

Welche archäologischen Quellen haben wir für das Frühmittelalter?

Als Sachüberreste bilden die vielen frühmittelalterlichen Kirchen und Klöster Graubündens²³³ wichtige Anhaltspunkte für die Benutzung bestimmter Verkehrswege.²³⁴

Neben der Erforschung der Kirchen und Klöster stehen uns auch einige aussagekräftige Ergebnisse von Seiten der Gräber-²³⁵ und der Burgenarchäologie,²³⁶ sowie die Auswertung zahlreicher Einzelfunde²³⁷ zur Verfügung.²³⁸

In seiner Abhandlung über die 'Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit, auf Grund der archäologischen Zeugnisse' (1982), hat Bernhard Overbeck auch die frühmittelalterlichen Strassen berücksichtigt.

Am wichtigsten für mich war die Arbeit von Gudrun Schneider-Schnekenburger über 'Churrätien im Frühmittelalter, auf Grund der archäologischen Funde' (1980). Schneider-Schnekenburger hat den Verkehrswegen, die die historische Forschung²³⁹ für das Frühmittelalter annimmt, die frühmittelalterlichen archäologischen Funde gegenübergestellt.²⁴⁰

S. 35: **3. Allgemeine Darstellung der Bündner Pässe**

Die Menschen im Frühmittelalter begnügten sich mit der Instandhaltung der bisherigen (römischen) Wege und Brücken.²⁴¹ Da die militärische Notwendigkeit einer Pflege nicht mehr bestand und der Fernhandel stark zurückging, verfiel mit dem römischen Reich auch das römische Strassensystem.²⁴²

... für die einheimische Bevölkerung im Alpenraum genügte wie eh und je ein schmaler Pfad, auf dem man zu Fuss gehen oder ein Saumpferd mit sich führen konnte.²⁴³

Die Kontinuität in den Verkehrsverhältnissen ist auch darauf zurückzuführen, dass schon die topographischen Verhältnisse in den Alpen für die Strassenführung keinen grossen Spielraum übrig lassen.²⁴⁴

Neben den bereits genannten können noch zwei weitere Gründe für den starken Rückgang des Passverkehrs angeführt werden. Anstelle der Geldwirtschaft, die das römische Reich kennzeichnete, herrschte im Frühmittelalter eine ausgedehnte, grösstenteils auf Tauschhandel beruhende Naturalwirtschaft.²⁴⁵

Weiterhin lagen die Strassen nun zwischen verschiedenen politischen Kraftfeldern, waren also jetzt nicht mehr wesentliche Verbindungsglieder innerhalb eines einheitlich verwalteten Gebietes.²⁴⁶

Erst die Karolinger kümmerten sich wieder stärker um die Erhaltung des Wegenetzes und der Brücken.²⁴⁷ Wie bereits erwähnt,²⁴⁸ ist die karolingische Verkehrsorganisation in Rätien am besten im Reichsgutsurbar (842) fassbar. Otto P. Clavadetscher vermutet, dass diese Verkehrsorganisation ebenfalls römisches Erbe²⁴⁹ ist, da im Reichsgutsurbar typisch römische Verkehrseinrichtungen genannt werden.²⁵⁰

S. 36: Das Kloster Reichenau war gegenüber den Karolingern für deren Reisen durch und auf Konstanz und Chur²⁵¹ zur Königsgastung verpflichtet.²⁵² Auch wenn uns keine Überquerungen der Bündnerpässe durch die Karolinger bekannt sind, lässt sich doch vermuten, dass diese von den Karolingern bereits benutzt wurden.²⁵³

Sowohl die Ottonen als auch die Staufer reisten über die Bündner Alpen. Alle Überquerungen, bei denen der benutzte Pass genau feststeht, werden in den Darstellungen der einzelnen Pässe aufgeführt.

Ab der Jahrtausendwende begann sich allgemein der Verkehr zu beleben²⁵⁴ der stärkste Verkehrsaufschwung erfolgte vom 11. bis zum 13. Jahrhundert.²⁵⁵

Dass sich diese Stärkung des Verkehrsaufkommens auch auf die Bündner Alpen auswirkte, zeigt sich zum Beispiel in der Gründung von Hospizen an den meisten Bündner Pässen im Hochmittelalter.²⁵⁶

Als Transitwege wurden die Pässe von Herrschern, Rompilgern, Kreuzfahrern und anderen Reisenden, am häufigsten aber von Kaufleuten, benutzt.

Wichtigste Ziele der Handelswege über die Bündner Alpen (von Norden nach Süden) waren Como, Mailand und Genua.²⁵⁷

Zur Organisation des Warentransportes gründeten die Anwohner ab dem 14. Jahrhundert an einigen Bündner Passrouten Transportgenossenschaften.²⁵⁸

Wegen der Konkurrenz sowohl des Gotthardpasses als auch der Bündner Pässe untereinander erfolgte im 14. und 15. Jahrhundert eine wesentliche Verbesserung der Verkehrswege.²⁵⁹

S. 37: Neben der Geschichte der "grossen" Alpenpässe werde ich auch die einiger weniger Nebenpässe sowohl als Verbindungen innerhalb Graubündens als auch über die Alpen hinweg darstellen. Für die Anwohner hatten die Nebenpässe oftmals eine sehr grosse Bedeutung.²⁶⁰ Dies soll exemplarisch am Hochtal Avers und seinen Passverbindungen zur Nachbarschaft sowohl in Italien als auch in Graubünden selbst dargestellt werden.²⁶¹

In seinen topographisch-historischen Studien über die 'Pässe und Strassen in den Schweizer Alpen' nennt Raphael Reinhard mehr als 70 Bündner Pässe, er beschränkt sich aber in vielen Fällen auf die geographische Lageangabe.²⁶²

Bei der Auswahl der zu behandelnden Nebenpässe habe ich mich auf diejenigen beschränkt, deren Darstellung mir im Rahmen dieser Untersuchung interessant erschien. Neben den verschiedenen Pässen aus dem Avers nach Italien und ins übrige Graubünden sind das die Pässe Kisten, Panixer, Segnes, Greina, Diesrut, Strela und Scaletta sowie der Übergang vom S-charltal (Unterengadin) ins Münstertal.

Um die Vielzahl der Übergangsmöglichkeiten anschaulich darzustellen sind auf der Karte²⁶³, neben den besprochenen Haupt- und Nebenpässen, auch noch einige weitere Nebenpässe farblich gekennzeichnet.

So, um ein Beispiel zu nennen, der Murettopass (2562 m) als kürzeste Passverbindung zwischen dem Oberengadin und Italien.²⁶⁴ Ausser einer sehr wagen Vermutung Reinhard's²⁶⁵, dass vielleicht 1375 bei einem Raubzuge aus dem Malenco nach dem Bergell²⁶⁶ der Murettopass benutzt wurde, gibt es für das Mittelalter keinerlei Hinweise auf die Benutzung dieses Passes. Hier könnte unter Umständen eine Geländeuntersuchung nach der Methode Armon Plantas²⁶⁷ zu neuen Ergebnisse führen. Im 17. und 18. Jahrhundert wurde der Pass häufig benutzt, vor allem die Bergeller und Engadiner Säumer benutzten ihn für den Weintransport

S. 38: dem Veltlin.²⁶⁸

Aufgrund der Vermutung, dass alle Pässe immer begangen wurden,²⁶⁹ wäre es naheliegend, auch eine mittelalterliche Benutzung dieses Passes anzunehmen.

Nach den Ergebnissen der Klimaforschung war die Zeit von 800 bis 1300 eine eher warme Periode, die deswegen das kleine mittelalterliche Optimum²⁷⁰ genannt wird.²⁷¹

Dass diese günstigen klimatischen Bedingungen sowohl Ansiedlungen in höheren Lagen begünstigten als auch den Passverkehr über hochgelegene Gebirgskämme erleichterten,²⁷², sollte man sich bei der Betrachtung der mittelalterlichen Passbenutzungen immer vor Augen halten.

S. 39: **4. Allgemeine Darstellung der "Begleitenden Einrichtungen"**

Als begleitende Einrichtungen werden nach der Bibliographie zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)²⁷³ an die Strasse gebundene Einrichtungen wie Susten, Hospize, Zollstationen, Kirchen und Klöster bezeichnet.

Aus dem Vorhandensein (oder Fehlen) dieser Einrichtungen an den Passrouten lassen sich Schlussfolgerungen auf die Verkehrsfrequenzen und damit auf die Bedeutungen der Pässe ziehen.

Bei der Darstellung der einzelnen Pässe werden deshalb auch die begleitenden Einrichtungen sowohl an und auf den Pässen selbst als auch an den Passzufahrtswegen mit aufgeführt.

Wie bereits mit der Überschrift ausgedrückt wurde, sollen diese Einrichtungen jedoch zunächst allgemein beschrieben werden.

a) Kirchen und Klöster

Im rätischen Reichsgutsurbar sind insgesamt 74 Kirchen verzeichnet.²⁷⁴

Viele dieser Kirchen liegen an den Verkehrswegen, Benedikt Mani²⁷⁵ bezeichnet sie deshalb als Wegweiser²⁷⁶ oder Meilensteine der alten Strasse.²⁷⁷

An den frühmittelalterlichen kirchlichen Bauten Rätiens sind oberitalienische und adriatische Einflüsse feststellbar,²⁷⁸ die sich aus der kirchlichen Zugehörigkeit Churs zu Mailand und dem lebhaften Passverkehr leicht erklären²⁷⁹ lassen. Deshalb sind nicht nur die Standorte der Kirchen, sondern auch die Kirchentypen selbst, wichtige Anhaltspunkte für den Passverkehr im Mittelalter. Oberitalienischer Einfluss ist sogar bei den frühesten Bauten, den um 500 entstandenen Kirchen in Chur, Schiers und Zillis, fassbar.²⁸⁰

S. 40: Weit mehr Anhaltspunkte für den Passverkehr bieten jedoch die rätischen Klöster. Ein Teil des Besitzes der Klöster Pfäfers²⁸¹ und Disentis²⁸² lag jenseits

der Alpen,²⁸³ war also nur über Passwege zu erreichen. Die Klöster Disentis und Müstair²⁸⁴ waren von ihrer Lage her sogar eigentliche Passklöster. Ihren Aufstieg und ihre Bedeutung hatten sie deswegen auch der reichspolitischen Bedeutung der Alpenpässe zu verdanken.²⁸⁵ Verschiedene Herrscher revanchierten sich mit grosszügigen Schenkungen für Unterkunft und Verpflegung in diesen Klöstern.²⁸⁶

Nach der Benediktinerregel waren alle Klöster zur Aufnahme und Bewirtung von Pilgern und anderen Reisenden verpflichtet. Wenn ein Kloster in einer dünn besiedelten oder gar unbewohnten Gegend stand, kam der kirchlichen Gastungspflicht oftmals eine wichtige Verkehrsfunktion zu.²⁸⁷

b) Tavernen und Hospize

Bei den wenigen mittelalterlichen Tavernen, die es bis zum 9. Jahrhundert gab, handelte es sich grossenteils um römische Einrichtungen an verkehrsgeographisch wichtigen Punkten, die im Zuge der karolingischen Verkehrsorganisation wiederbelebt worden waren.²⁸⁸

Die Römer unterschieden zwischen Pferdewechselstationen mit Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende (mutationes) und Tagesetappenstationen (mansiones).²⁸⁹

Im Verzeichnis des Reichsgutes in Churrätien sind 'tabernae' in Schaan, Chur, Lenz, Marmorera, Zuoz und Ardez sowie 'stabula' in Bivio und Sils aufgeführt.²⁹⁰ 'Tabernae' und 'stabula'

S. 41: sind typische römische Verkehrseinrichtungen.²⁹¹ Hans Conrad Peyer weist darauf hin, dass es sich bei den 'tabernae' um Tavernen und bei den 'stabula' um Herbergen mit Stall handelt.²⁹² Karolingische Tavernen konnten als Schank- und Raststätten, Zollstellen, Umschlags- und Lagerhäuser dienen.²⁹³ Je nach Bedarf überwog bald die eine, bald die andere Funktion.²⁹⁴

Die Kontinuität der Verkehrseinrichtungen von der Römerzeit zum Frühmittelalter zeigt sich nicht nur in den gleichen Standorten, sondern auch in den verschiedenen Funktionen, die die Unterkünfte haben konnten.

Neben den Klöstern gab es auch Xenodochien, Hospize und Hospitäler als Institutionen der kirchlichen Gastlichkeit.²⁹⁵

Die frühen christlichen Xenodochien, zu deutsch Fremdenherbergen, dienten Pilgern und anderen Reisenden, aber auch Armen, Alten, Waisen und Kranken der Umgebung.²⁹⁶ Sie breiteten sich im 4. Jahrhundert von Osten kommend in Italien, seit dem 6. Jahrhundert auch in Westeuropa und später noch weiter aus.²⁹⁷ Es gab mit Klöster verbundene und selbständige Xenodochien.²⁹⁸ Neben die Bezeichnung xenodochium traten im 9. Jahrhundert Wörter wie hospitale und hospitium²⁹⁹ der Begriff xenodochium wurde im 11. Jahrhundert nur noch selten gebraucht und verschwand im 12. Jahrhundert ganz. "Hospitium" konnte Haus, Unterkunft, kirchliche Herberge und anderes mehr bedeuten.³⁰⁰ Wie die Xenodochien hatten auch die Hospize und Hospitäler eine Doppelfunktion sowohl als Unterkünfte für Pilger und Reisende wie auch als Armen- und Krankenhäuser.³⁰¹ Peyer unterscheidet nicht zwischen diesen beiden Begriffen, die Unterkünfte im Gebirge bezeichnet er als Passhospize und -hospitäler.³⁰²

S. 42: In der übrigen Literatur³⁰³ werden die Rasthäuser an und auf den Alpenpässen ausschliesslich als Hospize bezeichnet. Diese allgemeine Auffassung soll auch für die vorliegende Untersuchung Gültigkeit haben.

Die Frage ob es bereits im 9. Jahrhundert ein Hospiz auf der Septimerpasshöhe³⁰⁴ gab, lässt sich nicht eindeutig beantworten, wird aber von der Forschung im allgemeinen bejaht.³⁰⁵

Erst für das 12. Jahrhundert ist die Gründung (oder Wiederaufrichtung) eines Hospizes auf dem Septimer belegt.³⁰⁶ Da die anderen rätischen Hospize bis zu dieser Zeit alle unterhalb der Passhöhen lagen, wäre auch ein erst im 12. Jahrhundert gegründetes Passhospiz auf dem Septimer das früheste Bündner Hospiz.

Wie bei den einzelnen "Passgeschichten" noch zu zeigen sein wird, entstanden im Hoch- und Spätmittelalter zahlreiche weitere Hospize an und auf den Bündner Pässen.

Darüber hinaus boten auch noch die meisten Lagerhäuser (Susten) Übernachtungsmöglichkeiten, oft jedoch ausschliesslich für die Warentransporteure. Wegen ihrer Funktion innerhalb der Transportorganisationen werden die Susten erst im folgenden Kapitel besprochen.

Sowohl das Vorhandensein (oder Fehlen) als auch die Anzahl der Unterkunftsmöglichkeiten erlauben Rückschlüsse auf die Bedeutung einer Passroute.

Martin Bundi machte die äusserst interessante Entdeckung, dass die wichtigsten Etappenorte an der Julier-/Septimeroute zirka 25 bis 30 km auseinander lagen und sich im Hoch- und Spätmittelalter zu bedeutenden Siedlungen entwickelten.³⁰⁷ Diese Abstände entsprechen dem regelmässigen Muster das, nach Cipolla/Borchardt³⁰⁸, dem europäischen Siedlungsnetz des Mittelalters insgesamt zugrunde lag.

S. 43: **c) Zollstationen und Transportorganisationen**

Wo ein Zoll ist, da ist Verkehr.³⁰⁹

König Otto I. übergab der bischöflichen Kirche in Chur, den in Chur erhobenen Transit- und Marktzoll und das Bergell mit allen Rechten, also auch den dort erhobenen Zoll.³¹⁰ Zwischen diesen beiden lagen keine weiteren Zollstationen. Dies beweist die uneingeschränkte Herrschaft der Churer Bischöfe über das Gebiet von Chur bis ins Bergell. Von Otto II. erhielt die bischöfliche Kirche in Chur zusätzlich noch den Brückenzoll an der Maira in Chiavenna.³¹¹ Als Gegenleistung für die Zolleinnahmen war die Instandhaltung der Wege und Brücken Aufgabe der Churer Bischöfe. Für die Gewährleistung der Sicherheit auf den Verkehrswegen wurde zusätzlich noch die sogenannte Furleite erhoben.³¹² Weder dieser Geleitzoll noch der Warencoll wurden an allen Passübergängen erhoben. Deshalb konnten Reisende und Kaufleute durch das Ausweichen auf andere Passübergänge den Zollzahlungen entgehen.³¹³ Die Zolltarife waren auch nicht überall gleich hoch. Eine starke Erhöhung der Zölle an einer Passroute konnte die Abwanderung des Handelsverkehrs auf eine andere Passroute zur Folge haben.

Seit dem 13./14. Jahrhundert entstanden vielerorts in den Alpen Transportgenossenschaften, die auf festgelegten Wegabschnitten die Ware gegen Lohn beförderten.³¹⁴ Zusammen mit der Aufgabe, für den Unterhalt der Verkehrswege zu sorgen, übernahmen die Transportgenossenschaften auch das Recht, den Geleitzoll einzuziehen.³¹⁵

Auf den Hauptverkehrswegen über die Bündner Pässe bildeten sich an einzelnen Rastorten feste Transportorganisationen, sogenannte Rodgenossenschaften.³¹⁶ Alle Rodgenossenschaften eines Verkehrsweges bildeten zusammen einen Portverband.³¹⁷

S. 44: Die Porten waren genossenschaftliche Zusammenschlüsse der Tal- oder Dorfbewohner zur Organisation und Besorgung des Warentransportes.³¹⁸ Die einzelnen Rodfuhrleute führten die Waren von ihrer Rod bis zur nächsten Rod. Dort mussten die Waren abgeladen und über Nacht in einer Sust (Lagerhaus) untergebracht werden.

Am nächsten Tag wurden die Waren dann von einem Rodmitglied dieser Rod weitertransportiert. Es war für die Rodfuhrleute natürlich sehr vorteilhaft, wenn sie auf dem Rückweg zu ihrer Rod ebenfalls wieder einen Warentransport übernehmen konnten.³¹⁹

Neben dem Rod- oder Frachtgutbetrieb gab es auch noch den Eilgut- oder Stracksfuhrbetrieb.³²⁰ Die Stracksäumer begleiteten die Waren auf dem ganzen Weg. Das hatte den Vorteil, dass die Waren nicht mehr umgeladen werden mussten und deshalb weniger beschädigt wurden.³²¹ Im Gegensatz zu den ortsansässigen Säumern durften die Stracksäumer auch an Sonn- und Feiertagen und nachts "fahren".³²² Beim Strackfuhrbetrieb musste zusätzlich zum Warencoll auch noch ein Beitrag für die Instandhaltung der Wege und Brücken gezahlt werden.³²³

Wie die Waren transportiert wurden ist nicht genau bekannt. Beim Warentransport über die Pässe wurden die Waren am häufigsten von Saumtieren, meist Maultieren, getragen.³²⁴ hinsichtlich Lebensarbeitszeit, Ausdauer bei schwerster Arbeit und der Sicherheit, mit der es als Saumtier unter grossen Lasten auf schwierigen Pfaden auch in unwegsamem Bergland marschiert, ist es (das Maultier DN) dem Pferd überlegen.³²⁵ Im Viamalabrief von 1473³²⁶ sind Ochsen, Pferde mit Wagen und Schlitten als Transportmittel erwähnt. Werner Oswald vermutet jedoch, dass die eigentlichen Bergstrecken und die Viamala bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts für den durchgehenden Wagenverkehr nicht geeignet waren, die Waren also nur von Chur bis Thusis auf Wagen und Schlitten transportiert wurden.³²⁷

S. 45: In seinem Aufsatz 'Der Wagen im Mittelalter' beschreibt Herbert Haupt³²⁸ lediglich die verschiedenen Wagentypen, die es im Mittelalter gab, auf die Einsatzorten der Wagen geht er nicht ein.

Der Warentransport war für die Menschen, die an den Passrouten lebten, eine wichtige zusätzliche Erwerbsquelle. Deshalb liefert uns die Existenz von Transportorganisationen wichtige Hinweise nicht nur über die Bedeutung der einzelnen Passrouten, sondern auch über die Bedeutung des Passverkehrs für die Anwohner.

Darauf soll im letzten Teil dieser Arbeit näher eingegangen werden.³²⁹

S. 46: **5. Geschichte der einzelnen Pässe.**

Die Reihenfolge der Pässe steht in keinem Zusammenhang mit der Bedeutung der Pässe, sie wurde nach rein geographischen Gesichtspunkten (von Westen nach Osten) gewählt.

Da sowohl die Pässe San Bernardino und Splügen als auch die Pässe Septimer und Julier die gleichen nördlichen Zufahrtswege haben, werden diese Verkehrswege jeweils vor den genannten Pässen dargestellt.

Der Lukmanierpass

Höchstwahrscheinlich führte bereits in römischer Zeit ein Saumpfad über den Lukmanierpass.³³⁰

Ob ein Teil der fränkischen Heereszüge, die im Jahre 590 durch Rätien nach Oberitalien zogen, den Lukmanier benutzte) ist umstritten und lässt sich auch nicht genau klären.³³¹ Die Begehung des Lukmaniers zu dieser Zeit ist aber belegt durch eine Lanze aus dem 6. Jahrhundert, die auf der Passhöhe gefunden wurde.³³² Einen weiteren Hinweis liefert uns der Fund einer merowingischen Goldmünze auf dem Disentiser Klostergelände, die ebenfalls ins 6. Jahrhundert datiert wird.³³³

Der Lukmanier wurde - entgegen der Ansicht der historischen Forschung³³⁴ bereits vor der Gründung des Klosters Disentis (im 8. Jahrhundert) begangen.³³⁵ Bernhard Overbeck vermutet sogar, dass das Kloster Disentis als kirchlicher Stützpunkt mit der zusätzlichen Funktion eines Hospizes an einem

vielbegangenen Weg³³⁶ gegründet wurde. Jedenfalls steht fest, dass der Lukmanier durch die Klostergründung wesentlich an Bedeutung gewann.³³⁷

- S. 47: Der Name des Klosters Disentis, der von *desertina* (Wildnis) abgeleitet ist, weist darauf hin, dass sich im Vorderrheintal hauptsächlich unbearbeitetes Wald- und Ödland³³⁸ befand.³³⁹ Das sogenannte Tellotestament von 765 informiert uns darüber, dass Tello³⁴⁰ dem Kloster Disentis ausgedehnten Besitz und weite Rechte³⁴¹ im Vorderrheintal übergab und dadurch die Erschliessung des Tales durch das Kloster ermöglichte.³⁴²

Für das 9. Jahrhundert weisen zahlreiche Gebetsverbrüderungen auf die Benutzung der Lukmanierroute hin. Das Kloster Pfäfers verbrüdete sich mit dem Kapitel von Biasca³⁴³ und mit dem Weltpriesterkapitel von Como.³⁴⁴ Als Hauptereignis der Passgeschichte des 9. Jh.³⁴⁵ wird die Verbrüderung von St. Gallen, Schienern und Disentis mit Bobbio³⁴⁶ im Jahre 846 angesehen.³⁴⁷

Die älteste bekannte Erwähnung des Lukmaniers stammt aus den Einsiedler Annalen zum Jahre 965. In der Monumenta-Ausgabe der *Annales Einsidlenses* wurde "luggm" irrtümlicherweise als "luggiam" aufgelöst.³⁴⁸ Georg von Wyss³⁴⁹ sichtete in Einsiedeln die Originalhandschriften der *Annales*³⁵⁰ und entdeckte dort die ursprüngliche Abkürzung. "Luggm" ist die Abkürzung für den Namen des Lukmanier.^{351 352}

Seit dieser Forschung steht unwidersprochen fest, dass Otto I. auf dem Rückweg von der Kaiserkrönung in Rom im Winter des Jahres 965 den Lukmanierpass benutzt hat.³⁵³ Als Folge dieses Passüberganges wurde das Kloster Disentis von den Ottonen besonders gefördert³⁵⁴, die Bedeutung des Lukmaniers nahm zu.³⁵⁵

- S. 48: Heinrich II. zog 1004 über den Brenner nach Italien. Für den Rückweg über die Alpen im gleichen Jahr sind als Wegstationen Mailand, Como, Gadempino (Bez. Lugano) und Zürich bekannt.³⁵⁶ Es kommen sowohl der Lukmanier als auch der San Bernardino als Passübergänge in Frage.

Ausser der sicheren Benutzung im Jahre 965 und dieser unsicheren im Jahre 1004 sind für das 10. und 11. Jahrhundert keine weiteren direkten Übergänge über den Lukmanierpass bekannt.

Nach Heinrich Büttner war das Hospiz im Hochtal des Medelser Rheines, das zufällig erst 1261 erwähnt ist, bereits im 11. Jahrhundert vorhanden. Das Hospiz mit Kirche San Sepolcro in Casaccia auf der Südseite des Passes wird urkundlich

erstmal 1104 erwähnt, es wurde wahrscheinlich um 1100 erbaut. Die Errichtung dieser beiden Hospize lässt auf einen Bedarf an Unterkunftsmöglichkeiten für Pilger und andere Reisende schliessen.

Auf der Nordseite des Lukmanierpasses erfolgte die eigentliche Landnahme vom 12. bis zum 14. Jahrhundert. Die Alpen auf der Südseite des Lukmaniers wurden bereits im 12. Jahrhundert durch die Gemeinde Olivone bis zum Kreuz auf der Passhöhe bewirtschaftet.

Neben dem Regionalverkehr gewann auch der Durchgangsverkehr im 12. Jahrhundert an Bedeutung. Friedrich I. Barbarossa war am Lukmanierpass und damit auch an der Sicherung und Benutzbarkeit dieser Strasse interessiert. Das Kloster Disentis besass zwei Burgen im Raum von Bellinzona und war auch sonst zur Erfüllung der ihm von Friedrich I. zugedachten Aufgaben besonders geeignet. Der Hauptteil der südlichen Besitzungen des Klosters im Hoch- und Spätmittelalter geht auf

S. 49: eine grosse Schenkung Friedrichs I. von 1154 zurück.

Der Kaiser selbst benutzte möglicherweise 1163, ganz sicher 1164 und 1186 den Lukmanierpass. 1176 liess er deutsche Hilfstruppen (ca. 700-1000 Krieger) über den Lukmanier nach Italien kommen.

Das erste Hospiz auf der Lukmanierpasshöhe wurde 1374 gegründet.³⁵⁷ Es besass wahrscheinlich einige Vorläufer in Gestalt bescheidener Schutzhütten³⁵⁸, denn bei Ausgrabungen kamen Funde zum Vorschein, die schon dem 12. Jh. angehören konnten.³⁵⁹ Da der Lukmanier im 12. Jahrhundert - nach Pater Iso Müller die glänzendste Zeit³⁶⁰ dieses Passes - regelmässig benutzt wurde,³⁶¹ ist auch der Bau von Schutzhütten auf der Passhöhe durchaus denkbar. Vielleicht dienten diese Hütten auch den Alpherben von der Südseite des Lukmaniers als Unterschlupf.³⁶²

Die Weidereserven der Täler Blenio und Leventina (auf der Südseite des Lukmaniers) waren schon im 13. Jahrhundert ausgeschöpft.³⁶³ Dagegen verfügte das Kloster Disentis in den hochalpinen Nordalpentälern Tujetsch und Medel über grosse Reserven an Weideflächen.³⁶⁴ Ab dem 13. Jahrhundert verpachtete, verpfändete und verkaufte das Kloster seine überschüssigen Alpen nach Süden.³⁶⁵ Diese Landnahme von Süden³⁶⁶ hatte eine starke Zunahme des

Regionalverkehrs zur Folge. Hinweise auf die regionale Verkehrspolitik am Lukmanier geben die Friedensverträge von 1261, 1376 und 1401.³⁶⁷

- S. 50: Der Friedensvertrag von 1261 wurde beim Disentiser Hospiz St. Gall zwischen dem Abt von Disentis und den Orelli³⁶⁸ aus dem Bleniotal abgeschlossen.³⁶⁹ Er sollte den Schutz der Disentiser im Territorium von Blenio sowie der Bleniesen im Territorium von Disentis garantieren.³⁷⁰

Am bedeutendsten war der Handels- und Verkehrsvertrag zwischen dem Blenio und der Cadi (Bezeichnung für das Gebiet der Abtei Disentis) von 1376, der alle zehn Jahre erneuert werden sollte.³⁷¹ Mit diesem Vertrag regelten die Bewohner der obersten Täler beiderseits des Lukmanierpasses vor allem ihre eigenen Durchgangsrechte,³⁷² wie zum Beispiel den freien Warenverkehr zwischen ihren Gebieten.³⁷³ Dadurch wurden unter anderem auch die gegenseitigen Marktbesuche erleichtert.³⁷⁴

Der Vertrag von 1401 sollte sicheren Aufenthalt und freien Transit³⁷⁵ in einem gegenüber 1261 und 1376 erweiterten Gebiet garantieren und dadurch zum Beispiel die geographische Mobilität³⁷⁶ erleichtern.³⁷⁷

Wie Lothar Deplazes ausführt, dienten alle diese Bemühungen um den Landfrieden auch der Sicherheit der Verkehrswege.³⁷⁸

Wenn der Lukmanier auch im 13. Jahrhundert keine internationale Verkehrsbedeutung³⁷⁹ mehr besass, so weist der Beginn einer Organisation des Etappentransportes in der Leventina im 13. Jahrhundert³⁸⁰ doch darauf hin, dass auch zu dieser Zeit Handelswaren über den Pass transportiert wurden.

Um 1300 entstand eine zweite Herberge auf der Südseite des Lukmaniers, das im Jahre 1303 urkundlich erwähnte Hospiz von Camperio bei Olivone.³⁸¹ Wie bereits erwähnt, wurde 1374 im Auftrag des Klosters Disentis das Hospiz St. Maria (mit Kapelle)

- S. 51: auf der Lukmanierpasshöhe errichtet. Diese beiden zusätzlichen Unterkunftsmöglichkeiten können durchaus als Hinweis auf eine Zunahme des Passverkehrs im 14. Jahrhundert gesehen werden.

Im Jahre 1333 schloss die Stadt Como mit der Gemeinde Blenio einen neun Jahre gültigen Vertrag, Blenio verpflichtete sich, zur Sicherheit der Kaufleute die Überwachung der Lukmanierstrasse zu übernehmen und keinen neuen Zoll

zu erheben.³⁸² Dieser Vertrag ist ein wichtiger Beleg für den Handelsverkehr über den Lukmanier im 14. Jahrhundert.

Noch weitaus bedeutender sind aber die beiden Verzeichnisse der Fuhrlohne, Zoll- und Sustgebühren für die Lukmanierstrasse aus dem Jahre 1388³⁸³, die Aloys Schulte im Archiv der Mailänder Handelskammer entdeckt hatte.³⁸⁴ Die in diesen Verzeichnissen aufgeführten Tarife beziehen sich auf den Transport von Wollballen von Konstanz über den Lukmanier nach Bellinzona und auf den Transport von lombardischem Barchent von Biasca nach Konstanz.³⁸⁵ Neben diesem Konstanzer Fernhandel ging wahrscheinlich auch ein Teil der St. Galler Fernhandels-Transporte im 14. Jahrhundert über den Lukmanierpass.³⁸⁶

Die in den Quellen von 1388 genannten Fuhrlohne und Sustgebühren lassen auf die Existenz von Transportorganisationen schliessen.³⁸⁷ Eine ausdrückliche Nennung von Porten an der Lukmanierroute konnte bislang jedoch noch nicht gefunden werden.

Schultes Schlussfolgerung zu der Auswertung seines Quellenfundes war, dass also auch durch das Vorderrheintal ein nicht unbedeutender Handelsverkehr seinen Weg nahm.³⁸⁸

Nach Lothar Deplazes lässt sich die Frequenz des Handelsverkehrs auch heute noch nicht bestimmen, er vermutet, dass sie häufig eher überschätzt wird.³⁸⁹

S. 52: Wenn sich die Vermutung Deplazes,³⁹⁰ dass die Glarner schon vor dem 15. Jahrhundert ihr Vieh regelmässig über die Bündner Pässe auf die oberitalienischen Märkte brachten,³⁹¹ als richtig erweisen würde, dann wäre damit auch die Benutzung des Lukmanierpasses für diese Viehtriebe anzunehmen.³⁹²

Pater Iso Müller, der hauptsächlich die europäische Bedeutung des Lukmaniers bewertet, bezeichnet die Klosterbesuche und Passübergänge Kaiser Sigmunds in den Jahren 1413 und 1431³⁹³ als Nachblüte des Lukmanierverkehrs³⁹⁴ im Gegensatz zur Hochblüte der Lukmanierroute³⁹⁵ unter Friedrich I. Barbarossa im 12. Jahrhundert.³⁹⁶

b) Greina- und Diesrutpass

Eine Begehung der Pässe Diesrut und Greina ist sowohl für die prähistorische Zeit als auch für die römische Zeit anzunehmen.³⁹⁷

Einzelfunde im Lugnez weisen auch auf eine frühmittelalterliche Nutzung hin.³⁹⁸ Heinrich Büttner vermutete, dass Diesrut und Greina bis zum 8. Jahrhundert benutzt wurden und dann wegen der Begehrtheit des Lukmaniers jede Bedeutung verloren und deshalb aus dem grösseren Verkehr völlig ausschieden.³⁹⁹ Mit dem Nachweis, dass der Lukmanier schon vor der Gründung des Klosters Disentis begangen wurde,⁴⁰⁰ lässt sich die Vermutung Büttners jedoch nicht weiter aufrecht erhalten. Man kann wohl eher davon ausgehen, dass beide Passverbindungen vom Vorderrheintal ins Blenio im Frühmittelalter benutzt wurden,⁴⁰¹ der Weg über den Lukmanier aber der wichtigere war.⁴⁰²

S. 53: Neben den Einzelfunden im Lugnez könnte auch der Fund von langobardischen Münzen aus dem frühen 8. Jahrhundert bei Ilanz auf eine Benutzung dieser Pässe hindeuten.⁴⁰³

Aus der Vermutung, dass die kirchliche Organisation des Lugnez älter ist als diejenige in Ilanz, folgerte Pater Iso Müller, dass die ersten Anregungen zur christlichen Kultur⁴⁰⁴ in dieser Gegend über Greina und Diesrut gekommen sein könnten.⁴⁰⁵

In den mittelalterlichen Schriftquellen wurde bislang keine direkte Erwähnung des Diesrut- oder Greinapasses gefunden. Belege für eine grössere Bedeutung dieser Nord-Süd-Verbindung kann auch die Archäologie nicht liefern.

Nach Aloys Schulte und Karl Meyer diente der Greinapass bloss einem lokalen Bedürfnis⁴⁰⁶ und niemals dem Handelsverkehr.⁴⁰⁷ Der oben erwähnte Friedensvertrag zwischen dem Blenio und der Cadi von 1401⁴⁰⁸ galt nicht nur für das Gebiet beiderseits des Lukmanierpasses, sondern umfasste auch die Verbindung über den Greinapass.⁴⁰⁹ Allerdings lässt sich auch für diese Zeit nicht klären, ob Greina und Diesrut vom Durchgangsverkehr benutzt wurden.

Die lokale Bedeutung der Pässe Diesrut und Greina im Mittelalter ist jedoch unbestritten,⁴¹⁰ deshalb wurde diese Nebenpassverbindung auch in die vorliegende Arbeit mit aufgenommen.

c) Kisten-, Panixer- und Segnespass

Diese drei nördlichsten Bündner Pässe verbanden das Vorderrheintal mit Glarus und wurden seit der Besiedlung beider Gebiete als Saumpfade von den Einheimischen benutzt.⁴¹¹

S. 54: Um 1307 wurde der Panixerpass (rätoromanisch Wepfen)⁴¹² erstmals urkundlich erwähnt,⁴¹³ allerdings unter dem Namen Vepch.⁴¹⁴

In einer Urkunde des Jahres 1343 gewährte das Land Glarus dem Abt von Disentis freien Durchzug mit Pferden durch das Glarnerland.⁴¹⁵ Für das Kloster Disentis war das der kürzeste Weg zu einigen nördlich gelegenen Klostergütern.⁴¹⁶ Da die Südseite des Kistenpasses zum Gebiet des Klosters gehörte, dürfte dieser Pass am ehesten als Übergang benutzt worden sein.⁴¹⁷

Der Graue oder Obere Bund⁴¹⁸ schloss mit dem Ammann und den Landleuten von Glarus im Jahre 1400 ein ewiges Bündnis⁴¹⁹, sie sicherten sich gegenseitig freien Handel und Wandel⁴²⁰ zu.⁴²¹ Dieser Vertrag deutet sowohl auf eine Zunahme des Handelsverkehrs als auch auf eine Integration von Glarus in die Lukmanierregion hin.⁴²²

Höchstwahrscheinlich begann auch der Viehexport von Glarus nach Italien bereits zu dieser Zeit.⁴²³ Für die Strecke bis ins Vorderrheintal wurden der Kisten-, Panixer- und Segnespass benutzt.⁴²⁴

Alle drei Pässe sind Vorstufen sowohl zum Lukmanierpass als auch zum Valserbergpass, der kürzesten Verbindung zwischen Vorderrheintal und Rheinwald.⁴²⁵ Ob die Glarner mit ihrem Vieh auch über die Pässe Diesrut und Greina zogen, lässt sich nicht nachweisen.

Wie Pater Iso Müller ausdrücklich betont, handelt es sich bei dem Kisten-, Panixer- und Segnespass eher um Pässe von nur landschaftsgebundener Wichtigkeit.⁴²⁶

Für den Regionalverkehr war ihre Bedeutung sehr gross, deshalb erschien es mir sinnvoll sie ebenfalls kurz darzustellen.

S. 55: **d) Die nördlichen Zufahrtswege zum San Bernardino- und Splügenpass**

Der oben bereits erwähnte⁴²⁷ Valserbergpass⁴²⁸ wurde vielleicht schon in der Bronzezeit⁴²⁹, auf jeden Fall aber seit dem Frühmittelalter als Vorstufe zum San Bernardinopass begangen.

Es gibt nach Otto P. Clavadetscher⁴³⁰ und Martin Bundi⁴³¹ zwei Anhaltspunkte, die auf eine Benutzung des Valserbergpasses im Frühmittelalter hinweisen.⁴³²

Im rätischen Reichsgutsurbar wird das Lehen des im Vorderrheintal

beheimateten königlichen Vasallen Fero im Schams und in Mesocco aufgeführt.⁴³³ Erstens stellt der Valsenbergpass die kürzeste Verbindung zwischen diesen Lehen und dem Vorderrheintal dar, und zweitens wird unmittelbar vor und nach den Lehen des Fero das Lehen anderer Vasallen im Lugnez erwähnt.

Vor allem im Frühmittelalter wird der Valsenbergpass jedoch keine über den Regionalverkehr hinausgehende Bedeutung gehabt haben.⁴³⁴

Wie bereits erwähnt⁴³⁵, wurde dieser Pass dann vermutlich ab 1400 als Glarner Viehexportweg benutzt.

Giachen Caspar Muoth⁴³⁶ und Erwin Poeschel⁴³⁷ gaben an, dass in Obersaxen vier Porten existierten. Die Entstehung dieser Porten führen beide auf den Verkehr über den Valsenbergpass zurück. Erstaunlicherweise werden in der übrigen Literatur keine Obersaxer Porten erwähnt. Ihre tatsächliche Existenz im Spätmittelalter wäre zweifellos ein wichtiger Beweis für den Handelsverkehr über den Valsenbergpass, vielleicht sogar auch für einen Handelsverkehr über Diesrut und Greina.

Verkehr, der über die regionalen Benutzungen hinausgeht, ist jedoch vorläufig für den Valsenbergpass nicht nachweisbar.

- S. 56: Die Verkehrsrouten über den Safierbergpass⁴³⁸ als Vorstufe zu Splügen- und San Bernardinopass wurde im Mittelalter häufig begangen,⁴³⁹ sie war vermutlich aber auch nur von lokaler Bedeutung.⁴⁴⁰

Möglicherweise wurde diese Route - trotz Umweg und zusätzlicher Passüberquerung - auch zur weitläufigen Umgehung von Viamala- und Roflenschlucht als Reiseweg von Chur nach Italien benutzt.

Otto P. Clavadetscher und Werner Meyer⁴⁴¹ schliessen sich der Vermutung Erwin Poeschels⁴⁴² an, dass vielleicht beim Turrehus in Safien eine Wehranlage bestand, die als Sust benutzt wurde. Sollten, wie Poeschel ebenfalls vermutet,⁴⁴³ im hinteren Safiental Burgen gestanden haben, so sind diese jedenfalls früh abgegangen⁴⁴⁴, heute sind keine Burgreste mehr vorhanden.⁴⁴⁵

Der wichtigste nördliche Zufahrtsweg zu den Pässen San Bernardino und Splügen führte von Chur bis Reichenau, dann am Hinterrhein entlang durch das Domleschg, umging oder durchquerte hinter Thusis die Viamalenschlucht, führte

weiter durch das Schams und erreichte nach Bewältigung der Roflenschlucht die Talschaft Rheinwald.

Die um 500 in Zillis entstandene Kirche St. Martin⁴⁴⁶ und die im 7. Jahrhundert entstandene Kirche St. Lorenz in Paspels⁴⁴⁷ weisen auf eine frühe Besiedlung sowohl des Domleschg als auch des Schams hin.⁴⁴⁸

Durch das Reichsgutsurbar erhalten wir einige wichtige Informationen über die Untere Strasse (San Bernardino- und Splügenpass- Route)⁴⁴⁹ im 9. Jahrhundert. Zillis war Hauptort des Ministeriums Tumilasca, das neben dem Schams wahrscheinlich auch noch

S. 57: das Domleschg umfasste.⁴⁵⁰ Für das Schams werden Kirchen in Zillis, Mathon und Lohn⁴⁵¹, für das Rheinwald sowohl eine Kirche in Sufers⁴⁵² als auch eine "cella in speluca"⁴⁵³, die dem Kloster Pfäfers gehörte,⁴⁵⁴ aufgeführt.

Bei der "cella in speluca" handelt es sich, nach Pater Iso Müller, um ein Hospiz, das sowohl den Reisenden über den Splügenpass als auch den Wandern über den Bernhardin zur Verfügung⁴⁵⁵ stand.⁴⁵⁶

Das oben erwähnte⁴⁵⁷, ebenfalls im Reichsgutsurbar verzeichnete Lehen des Vasallen Fero im Schams und in Mesocco⁴⁵⁸ ist in zweifacher Hinsicht von Bedeutung. Es ist ein weiterer Beweis dafür, dass sowohl das Schams als auch das Misox im 9. Jahrhundert erschlossen waren. Als Verbindung zwischen Mesocco und dem Schams kam nur die Benutzung des San Bernardinopasses in Frage. Martin Bundi vermutet, dass Fero als Gegenleistung für die Lehensvergabe eine gewisse Verkehrsaufsichtsfunktion ausübte.⁴⁵⁹

Für die Benutzung der Unteren Strasse stellte die Viamalenschlucht das schwierigste Hindernis dar, deswegen soll die mittelalterliche Geschichte dieser Via Mala⁴⁶⁰ im folgenden dargestellt werden.

Neben verschiedenen Umgehungsmöglichkeiten oberhalb der Schlucht gab es in römischer Zeit höchstwahrscheinlich auch bereits eine direkte Verbindung durch die Viamala.⁴⁶¹ Ob die Viamala im Frühmittelalter ebenfalls direkt passierbar war oder umgangen werden musste, lässt sich nicht klären.⁴⁶² Ein nachgewiesener Umgehungsweg führte von Thusis zur Burg Hochrialt (meist Hohenrätien genannt) und von dort an der Kapelle St. Alban⁴⁶³ vorbei

S. 58: über die rechte Talflanke ins Schams.⁴⁶⁴

Die Angaben des Reichsgutsurbars, vor allem das erwähnte Hospiz in Splügen, geben Anlass zu der Vermutung, dass die Untere Strasse im Frühmittelalter nicht nur von lokaler Bedeutung war, sondern in geringem Masse auch schon vom Durchgangsverkehr benutzt wurde.⁴⁶⁵

Im Jahre 1219 wurde die Viamala - in einem Friedensvertrag zwischen dem Schams und Chiavenna - erstmals namentlich erwähnt.⁴⁶⁶ Mit diesem Vertrag sollte hauptsächlich die Sicherheit des gegenseitigen Handelsverkehrs gewährleistet werden.⁴⁶⁷ Weil das sichere Geleit auch für die Wegstrecke in der Viamala gelten sollte, vermutet Werner Schnyder, dass der Weg durch die Viamala um 1200 verbessert worden war.⁴⁶⁸ Ob dieser Weg allerdings bereits befahrbar war, wie Christoph Simonett annimmt,⁴⁶⁹ lässt sich nicht nachweisen, wird im allgemeinen jedoch eher ablehnend beurteilt.⁴⁷⁰

Für den Durchgangsverkehr durch die Viamala bis zum 15. Jahrhundert sind nur sehr wenige direkte Hinweise vorhanden.

Im Einkünfteverzeichnis der bischöflichen Kirche Chur (um 1300)⁴⁷¹ werden drei zinspflichtige Tavernen im Domleschg aufgeführt.⁴⁷² Seit dem Jahre 1320 bestand in Splügen eine Zollstelle,⁴⁷³ für die allerdings keine Tarifliste erhalten ist, konkrete Aussagen zum Umfang des Handelsverkehrs können demzufolge keine gemacht werden.

Sowohl die Tavernen im Domleschg als auch die Zollstelle in Splügen lassen einen nicht unbedeutenden regelmässigen Transitverkehr vermuten.⁴⁷⁴

S. 59: Wichtige indirekte Beweise für die Bedeutung der Unteren Strasse als Transitroute im 14. Jahrhundert sind zwei Urkunden des Jahres 1359. Kaiser Karl IV. befiehlt in der einen Urkunde, dass alle Kaufleute den Septimerpass benutzen müssen,⁴⁷⁵ in der anderen Urkunde verbietet er deshalb dem Grafen Rudolf IV. von Werdenberg-Sargans, eine neue Strasse zu erstellen.⁴⁷⁶ Der erwähnte Zoll in Splügen war im Besitz der Grafen von Werdenberg-Sargans, deshalb galt dieses Verbot für die Untere Strasse! Allein die Notwendigkeit eines Strassenzwanges beweist, dass der Bischof von Chur als Besitzer der Oberen Strasse die Konkurrenz der Unteren Strasse fürchtete. San Bernardino- und Splügenpass wurden auch deshalb immer häufiger benutzt, weil die Septimerroute sehr teuer war. In einer dritten Urkunde von 1359 erlaubte Kaiser Karl IV. dem Bischof von Chur, den Zoll in der Stadt Chur kurzzeitig zu

verdoppeln.⁴⁷⁷ Diese zusätzliche Verteuerung bewirkte, dass die Untere Strasse trotz des kaiserlichen Verbotes weiterhin benutzt wurde. Im Jahre 1467 beschwerten sich die vier Porten an der Septimerroute beim Bischof von Chur darüber, dass die Churer Fuhrleute - trotz des immer noch gültigen Verbotes - dem Splügenweg den Vorzug gäben.^{478 479}

Graf Heinrich von Werdenberg gewährte 1443 den Bewohnern des Rheinwald das Recht, jeden Samstag einen Wochenmarkt und jedes Jahr im Oktober einen Jahrmarkt in Splügen abzuhalten.⁴⁸⁰ Christoph Simonett vermutet, dass sowohl Kaufleute von Norden durch die Viamala, als auch Kaufleute von Süden über die Pässe San Bernardino und Splügen, regelmässig zu diesem Markttag kamen.⁴⁸¹

Der Beschluss die Viamala auszubauen wurde 1473 im sogenannten Viamalabrief⁴⁸² urkundlich festgehalten.⁴⁸³

S. 60: Mit finanzieller Hilfe sowohl von den Bewohnern Chiavennas als auch von den Bewohnern des Schams, Rheinwald und Misox bauten der Graf Georg von Werdenberg-Sargans und die Gemeinden Thusis, Cazis und Masein eine Strasse zwischen Thusis und dem Schams.⁴⁸⁴

Nach Christoph Simonett konnte es sich dabei aber nur um einen grossangelegten Ausbau des alten Weges handeln,⁴⁸⁵ der Name Viamala beweise, dass dort bereits ein Weg vorhanden war.⁴⁸⁶

Über den Strassenzustand der "richstras"⁴⁸⁷ durch die Viamala gibt es viele, zum Teil gegensätzliche Vermutungen. Bedauerlicherweise wird im Viamalabrief nicht beschrieben, in welcher Art der Ausbau der Viamala geschah. Während Schulte behauptet, dass eine wagenbreite Strasse⁴⁸⁸ durch die Viamala führte, vertritt Werner Oswald die Auffassung, dass die Viamala für den Wagen nicht praktikabel⁴⁸⁹ gewesen sei.⁴⁹⁰

Ob die Viamala ab Thusis mit Wagen befahrbar war oder lediglich mit Saumtieren bewältigt werden konnte, lässt sich anhand der vorhandenen Quellen nicht eindeutig bestimmen.⁴⁹¹ Dass der Transitverkehr nach der Eröffnung der Viamala⁴⁹² eine gewaltige Steigerung erfuhr, gilt jedoch als erwiesen.⁴⁹³ Zur Bewältigung des anwachsenden Verkehrs entstanden die ersten Porten⁴⁹⁴ an der Unteren Strasse. Die Port Thusis, die sich aus Bewohnern der am Ausbau beteiligten Orte Thusis, Cazis und Masein zusammensetzte, entstand bereits im Jahre 1473. Im Viamalabrief wird die Entstehungsgeschichte der Port Thusis

genau beschrieben. Neben dieser Port bildeten sich bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts noch weitere fünf Porten an der Unteren Strasse: die Porten Rhäzüns,⁴⁹⁵ Schams und Rheinwald, ebenfalls auf

S. 61: der Nordseite,⁴⁹⁶ sowie die Port Misox und die Port Campodolcino (im St. Jakobstal) auf der Südseite von San Bernardino- und Splügenpass.⁴⁹⁷

Alle sechs Porten vereinigten sich vermutlich anfangs des 16. Jahrhunderts (nach dem Zusammenschluss der drei Bünde⁴⁹⁸ zu einem Portverband.⁴⁹⁹

Aus der Darstellung der Verkehrsgeschichte der nördlichen Zufahrtswege bis zum Ort Splügen wird allerdings nicht ersichtlich, welcher der beiden Pässe der Unteren Strasse benutzt wurde.

Im folgenden werden deshalb sowohl bei der Geschichte des San Bernardino als auch bei der des Splügen die jeweils nachweisbaren Benutzungen aufgeführt.

e) Der San Bernardinopass

Bis zum Bau einer dem hl. Bernhardin von Siena geweihten Kapelle auf der Südseite des San Bernardinos im 15. Jahrhundert führte dieser Alpenübergang den Namen Vogelberg.⁵⁰⁰

Als Route für die nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem Lugnez und Misox in prähistorischer Zeit⁵⁰¹ kommt nur der San Bernardinopass mit Fortsetzung über den Valsbergerpass in Frage.⁵⁰²

Höchstwahrscheinlich wurde der San Bernardino von den Römern als Saumweg benutzt.⁵⁰³

Eine Benutzung des San Bernardinos durch fränkische Heereszüge im Jahre 590 ist umstritten.⁵⁰⁴

S. 62: Im Frühmittelalter war der San Bernardino die Hauptverbindung vom Hinterrheintal nach Süden.⁵⁰⁵ Zwar können die archäologischen Funde südlich und nördlich des Passes nicht miteinander in Verbindung gebracht werden, doch spricht die Tatsache, dass sie im Misox bis nahe an die Passhöhe heranreichen, für diese Strassenverbindung.⁵⁰⁶ Armon Planta entdeckte neben dem bereits erwähnten römischen Saumpfad und dem gut ausgebauten mittelalterlichen Saumweg⁵⁰⁷ auch Überreste eines frühmittelalterlichen Pfades.⁵⁰⁸ Den sicheren Beweis für die Bedeutung des San Bernardinos im Frühmittelalter erbringen die

historischen Quellen, aus denen hervorgeht, dass das Misox schon im Frühmittelalter zum Bistum Chur gehörte.⁵⁰⁹ Das im Reichsgutsurbar aufgeführte Lehen des Vasallen Fero im Schams und Misox⁵¹⁰ ist ein Beweis für die Benutzung des San Bernardinos im 9. Jahrhundert.⁵¹¹ Nach Heinrich Büttner wurde die ebenfalls im Reichsgutsurbar erwähnte "cella in speluca"⁵¹² im frühen Mittelalter ausschliesslich vom "grossen Verkehr"⁵¹³ über den San Bernardino benutzt.⁵¹⁴

Im Jahre 941 wurde der San Bernardino erstmals urkundlich erwähnt. In seinem Hauptwerk 'Antapodosis' berichtet Liudprand von Cremona,⁵¹⁵ dass die hochschwangere Willa, Gattin des Markgrafen Berengar II. von Ivrea,⁵¹⁶ mitten im eisigen Winter⁵¹⁷ "per montem Avium"⁵¹⁸ nach Schwaben zog.⁵¹⁹

Wie bereits erwähnt,⁵²⁰ kommen für den Rückweg Heinrichs II. aus Italien im Jahre 1004 als Alpenübergänge sowohl der San Bernardino als auch der Lukmanier in Frage. Ernst Oehlmann behauptet zwar, dass Otto I. 965 und Kaiser Sigmund 1413 sowie 1431 den

S. 63: San Bernardino überquerten,⁵²¹ doch ist mittlerweile erwiesen, dass in diesen drei Fällen der Lukmanier benutzt wurde.⁵²² Tatsächlich gibt es für den San Bernardino keinen sicher belegten Hinweis auf eine Herrscherbenutzung.

Ein wichtiger Hinweis auf die Verkehrsbedeutung der Unteren Strasse sind auch die zahlreichen Burgen, die um 1200 an dieser Route gebaut wurde n.⁵²³

Bis zur Einwanderung der Walser über den San Bernardino im 13. Jahrhundert wurde das dünn besiedelte Rheinwald vorwiegend vom Misox aus bewirtschaftet,⁵²⁴ zweifellos ein Beweis für die regelmässige Benutzung dieses Passüberganges. Durch die Ansiedlung der Walser im Rheinwald nahm neben dem Lokalverkehr auch die Bedeutung des Transitverkehrs zu.⁵²⁵

Seit dem frühen 14. Jahrhundert existierte eine Zollstation in Splügen.⁵²⁶ Bellinzona und damit auch die dortige Zollstelle gehörte seit der Mitte des 11. Jahrhunderts zum Bistum Como.⁵²⁷ In dem Verzeichnis des grossen Zolls von Como (um 1320)⁵²⁸ werden auch die Zolltarife von Bellinzona aufgeführt, die sich jedoch hauptsächlich auf Lebensmittel und Sennen beschränken.⁵²⁹ Da sowohl der Warenverkehr über den San Bernardino als auch der über den Lukmanier in Bellinzona abgefertigt wurde,⁵³⁰ lässt sich aus dem Fehlen der Zölle für Fernhandelsüter die Vermutung ableiten, dass die Bedeutung der

erwähnten Pässe zu Beginn des 14. Jahrhunderts hauptsächlich im regionalen Bereich lag.⁵³¹ Eine Zollstation in Mesocco wird erstmals 1480 erwähnt.⁵³²

Erstaunlicherweise ist neben dem Hospiz in Splügen⁵³³ aus dem frühen 9. Jahrhundert bis zum 15. Jahrhundert kein weiterer

- S. 64: Hospizbau an der San Bernardinoroute nachweisbar.⁵³⁴ Durch die Einrichtung eines Marktes in Roveredo (Misox) im Jahre 1467 nahm die Häufigkeit der Übergänge über den San Bernardinopass stark zu.⁵³⁵ Deswegen beschloss die Gemeinde Mesocco noch im gleichen Jahr, ein Hospiz auf der Passhöhe zu bauen.⁵³⁶ Die Pächter dieses Hospizes waren dazu verpflichtet die Reisenden zu beherbergen und den Pass zu jeder Jahreszeit offen zu halten.⁵³⁷ Sowohl die Erweiterung dieses Passhospizes⁵³⁸ als auch der Bau der Port Mesocco⁵³⁹ erfolgte im Jahre 1474. Beide Massnahmen weisen darauf hin, dass der Ausbau der Viamala⁵⁴⁰ eine starke Zunahme des Verkehrs über den San Bernardino zur Folge hatte.

f) Der Splügenpass

Vermutlich wurde der Splügenpass bereits in prähistorischer Zeit begangen.⁵⁴¹ Trotz der nachgewiesenen Bedeutung dieses Passes als römische Reichsstrasse war er von den Römern nur als Saumweg benutzt worden.⁵⁴²

Es wird im allgemeinen vermutet, dass der Splügen im Frühmittelalter nicht mehr für den Durchgangsverkehr benutzt wurde, sondern zu einem lokalen Verbindungsweg herabsank.⁵⁴³

Das Hospiz in Splügen wurde hauptsächlich von Reisenden, die den San Bernardinopass überquerten, benutzt.⁵⁴⁴

Wie bereits erwähnt, sind die um 1200 entstandenen Burgen ein wichtiger Hinweis auf die Bedeutung der Unteren Strasse.⁵⁴⁵ Während sich aber auf der Südseite des San Bernardinopasses (im Misox) weitere Burgen befanden,⁵⁴⁶ existierten auf der Strecke

- S. 65: zwischen der Splügenpasshöhe und Chiavenna keine Burgen.⁵⁴⁷ Dies lässt die Vermutung zu, dass auch die Burgen auf dem nördlichen Zufahrtsweg zu beiden Pässen eher in Verbindung mit der Begehung des San Bernardinos gesehen werden müssen.⁵⁴⁸

Dagegen stellt der Friedensvertrag zwischen dem Schams und Chiavenna aus dem Jahre 1219⁵⁴⁹ einen Beweis für die regelmässigen regionalen Benutzungen des Splügens dar. Durch diesen Vertrag sollte vor allem der Handelsverkehr zwischen den beiden Gebieten geschützt werden.⁵⁵⁰ Auch die Ansiedlung der Walser im Rheinwald (im 13. Jahrhundert) förderte den Lokalverkehr über den Splügenpass.⁵⁵¹

In einem Vertrag aus dem Jahre 1226 verpflichtete sich ein Bewohner Chiavennas, eine gute, drei Ellen breite Strasse von Campodolcino hinauf bis prato Madesimi zu bauen, die von einem Wagen mit zwei Rädern und mit Ochsen befahren werden kann.⁵⁵² Von Madesimo bis Splügen wurden die Waren von Trägern oder auf Saumtieren transportiert.⁵⁵³

Aus der Urkunde von 1320 in der die Zollstation Splügen erstmals erwähnt wird,⁵⁵⁴ geht nach Werner Schnyder hervor, dass alljährlich Viehherden von Chiavenna und Valle über den Splügen auf die Alpen von Mesocco am San Bernardino geführt wurden.⁵⁵⁵

Sowohl der San Bernardino- als auch der Splügenpass waren vor allem im 13. und 14. Jahrhundert von grosser lokaler Bedeutung.

Für den Handelsverkehr über Chur nach Como, zum Beispiel für Kaufleute aus Konstanz oder St. Gallen, war der Splügen die kürzeste Verbindung. Der Befehl Kaiser Karls IV. zur Benutzung der Septimeroute (1359)⁵⁵⁶ beweist, dass der Splügen - trotz seiner extrem steilen Südseite und der Viamala - mindestens seit dem frühen 14. Jahrhundert auch immer häufiger vom Transitverkehr benutzt wurde.

S. 66: Die Passrouten über Splügen und Septimer trafen in Chiavenna zusammen. Da der Splügen wesentlich billiger war als der Septimer, wichen die Kaufleute häufig auf diesen Pass aus. Im Jahre 1467, also noch vor dem entscheidenden Ausbau der Viamala, beschwerten sich die Porten der Septimerstrasse beim Churer Bischof darüber, dass die Churer Fuhrleute öfter den Splügen- als den Septimerpass⁵⁵⁷ benutzten.

Dass der Transitverkehr nach der Eröffnung der Viamala⁵⁵⁸ (1473) eine erhebliche Steigerung erfuhr, beweist unter anderem auch der Bau der Port Campodolcino (im Jakobstal) um 1500.⁵⁵⁹

g) Die Passübergänge aus dem Avers

Vom Schams aus führt nicht nur ein Weg ins Rheinwald und von dort über San Bernardino und Splügen nach Süden, sondern ein weiterer durch das Ferreratal ins Hochtal Avers.

Die verschiedenen Passübergänge vom Avers nach Italien und ins übrige Graubünden sollen, wegen ihrer Bedeutung als Versorgungswege und als Wege der Landnahme von Süden nach Norden, aufgeführt werden.

Viele romanische Orts- und Flurnamen weisen darauf hin, dass das Avers bereits vor der Einwanderung der Walser (Mitte des 13. Jahrhunderts) zumindest dünn besiedelt gewesen war.⁵⁶⁰

Vor allem während der Wintermonate war das Avers, wegen der gefährlichen Schluchten des Ferreratales, von seinem natürlichen Hinterland abgeschnitten.⁵⁶¹ Deshalb wird vermutet, dass das Tal nicht von Andeer (Schams) aus besiedelt wurde, sondern von Bivio und vom Bergell aus über die späteren Hauptversorgungswege des Avers: Bivio-Stallerberg-Avers beziehungsweise Bergell-Septimer-Forcellina-Avers.⁵⁶²

Da im Avers wegen der Höhenlage (um 2000 m.ü.M.) kein Ackerbau betrieben werden kann, waren die Bewohner dieses Hochtales keine

- S. 67: Selbstversorger, sondern auf den Handel mit Milchprodukten und Vieh angewiesen.⁵⁶³ Das Vieh wurde nicht nur über den Stallerberg nach Bivio, sondern auch über die südlichen Pässe hinab auf die oberitalienischen Märkte (zum Beispiel nach Chiavenna) getrieben.⁵⁶⁴

Andererseits wurden die Alpen in den beiden Averser Seitentälern Valle di Lei und Val Madris zunächst im 13. Jahrhundert von Chiavenna und später, ab dem 14. Jahrhundert, von der Gemeinde Plurs (ital: Piuro) genutzt.⁵⁶⁵ Bekannt ist darüber hinaus, dass Bewohner von Plurs in der Mitte des 14. Jahrhunderts ins Val Madris übersiedelten.⁵⁶⁶ Diese wurden jedoch bereits um 1400 durch das Eindringen der Bewohner aus den Bergeller Gemeinden Soglio und Castasegna verdrängt.⁵⁶⁷ Die Plurser konzentrierten sich in der Folgezeit auf die Nutzung der Alpen im Val di Lei.⁵⁶⁸

Zwischen dem Avers und Italien sowie dem Avers und dem Bergell wurden nachfolgende Passübergänge benutzt:

- aus dem Valle di Lei ein Weg über den Passo di Lei nach Plurs,⁵⁶⁹

- aus dem Val Madris ein Weg über das Val di Lago und den Madrispass (ital.: Passo di Lago, rätoromanisch: Boschetta da Läggh) nach Chiavenna,⁵⁷⁰ ein zweiter Weg über das Val di Prassignola und den Passo di Prassignola nach Chiavenna und Soglio,⁵⁷¹ ein dritter Weg über das Val di Roda und den Passo Marcio ebenfalls nach Soglio,⁵⁷²

- aus dem Val Bergalga eine Verbindung über Bergalga- und Duanapass nach Soglio.⁵⁷³ Die Benutzung dieser Route wird auch durch mittelalterliche Funde von der Duanapasshöhe belegt.⁵⁷⁴

Wegen der Überbevölkerung des Bergells wanderten im 15. Jahrhundert einige Familien aus Soglio ins Avers aus. Dabei wurde vor allem die zuletzt genannte Passverbindung benutzt.⁵⁷⁵

- S. 68: Nach Christoph Simonett bestanden in Soglio und Stampa-Montaccio Hospize.⁵⁷⁶ Diese könnten durchaus als zusätzliche Hinweise auf den Verkehr zwischen dem Bergell und dem Avers über die Route Duana-Bergalga-Pass herangezogen werden.⁵⁷⁷

Aufgrund der Darstellung der oben genannten Passverbindungen zeigt sich erneut, dass die sogenannten Nebenspässe eine grosse lokale Bedeutung hatten.⁵⁷⁸

h) Der nördliche Zufahrtsweg zum Septimer- und Julierpass

Der nördliche Zufahrtsweg zu den Pässen Septimer und Julier führte von Chur über die Lenzerheide und das Oberhalbstein (räto-romanisch: Surses) nach Bivio. Dort teilte sich die Strasse in zwei Wege nach Osten über den Julierpass ins Oberengadin, nach Süden über den Septimerpass ins Bergell.

Die Gründung der Urfparrei Tiefencastel im 6. Jahrhundert⁵⁷⁹ weist auf eine frühe Besiedlung dieser Gegend hin. Für Pilger und andere Reisende stellte das im 8. Jahrhundert errichtete Kloster Mistail (bei Tiefencastel) eine wichtige Unterkunftsmöglichkeit dar.⁵⁸⁰

Im Reichsgutsurbar (9. Jahrhundert) werden tabernae in Lenz und Marmorera sowie eine stabula in Bivio aufgeführt.⁵⁸¹ Auch die dort erwähnten Kirchen in Lenz, Tiefencastel, Riom und Tinizong⁵⁸² deuten auf eine frühmittelalterliche Besiedlung hin.

Mit dem Kloster Churwalden im 12. Jahrhundert,⁵⁸³ sowie einer Taverne in Tiefencastel/Prada im 13. Jahrhundert⁵⁸⁴ entstanden weitere Rastmöglichkeiten.

S. 69: Da die Pässe Julier und Septimer nachweislich oft benutzt wurden, ist zu vermuten, dass es auf diesem Zufahrtsweg neben den genannten Einrichtungen noch weitere Raststationen gab, die jedoch nicht belegt werden können.

Im Gegensatz zum Vorderrheintal⁵⁸⁵ und zur Unteren Strasse⁵⁸⁶ existierten entlang der Verkehrsrouten Chur-Bivio nur wenige Burgen.⁵⁸⁷

Das Einkünfteverzeichnis der bischöflichen Kirche Chur (um 1300)⁵⁸⁸ liefert uns einen wichtigen Hinweis auf die Benutzung dieser Strecke. In diesem Verzeichnis wird unter anderem aufgeführt, dass der Hof in Savognin den Churer Bischöfen Saumtiere zur Verfügung zu stellen hatte, sowohl für Transporte nach Chiavenna oder in den Vinschgau⁵⁸⁹ als auch für persönliche Reisen der Bischöfe.⁵⁹⁰

Da das Bergell über die Septimerroute und über die Julier-Maloja-Route erreichbar war, ist oft nicht nachweisbar, welche der beiden Verbindungen ab Bivio benutzt wurde.

Die Transportorganisation und der Zoll auf dem Zufahrtsweg Chur-Bivio im Hoch- und Spätmittelalter betraf, beziehungsweise galt nur für die Obere Strasse, das heisst den Septimerpass und wird deshalb auch bei der Geschichte dieses Passes dargestellt werden.

i) Der Septimerpass

Der Septimerpass wurde höchstwahrscheinlich schon in prähistorischer Zeit begangen.⁵⁹¹ Es gilt als erwiesen, dass er von den Römern als Fahrstrasse benutzt worden war.⁵⁹²

S. 70: Zur Bedeutung des Septimers im Frühmittelalter können keine eindeutigen Aussagen gemacht werden.⁵⁹³ Weil im Reichsgutsurbar nach der stabula in Bivio eine stabula in Sils (Oberengadin) aufgeführt wird,⁵⁹⁴ war der Julier - nach Otto P. Clavadetscher - im Frühmittelalter der Hauptpass in den Bündner Alpen.⁵⁹⁵ Meiner Ansicht nach schliesst jedoch allein die Existenz einer stabula in Sils nicht aus, dass auch der Septimer als fränkische Königsstrasse benutzt worden sein könnte. Die ebenfalls im Reichsgutsurbar erwähnte Zollstation in Castelmur (Porta Bergalliae)⁵⁹⁶ weist lediglich auf den Verkehrsweg durch das Bergell hin, über welchen Pass sich der Verkehr abwickelte, bleibt unklar. Im Pfäferser Besitzverzeichnis, das im rätischen Reichsgutsurbar überliefert ist,⁵⁹⁷

wird unter anderem auch die Kapelle St. Gaudentius in Casaccia (Bergell) aufgeführt. Die Annahme, dass der Septimer vom Kloster Pfäfers als Verbindungsweg zu diesem Besitz benutzt wurde,⁵⁹⁸ lässt sich nicht belegen.

Möglicherweise bestand bereits im Jahre 831 ein Hospiz auf der Septimerpasshöhe. Unter den Gütern, die dem Bistum Chur von Kaiser Ludwig dem Frommen zurückgegeben worden waren,⁵⁹⁹ befand sich auch das "senodochium sancti Petri",⁶⁰⁰ das heisst eine dem heiligen Petrus geweihte Fremdenherberge.⁶⁰¹ Obwohl es nicht möglich ist, die Lage dieser Fremdenherberge genau zu bestimmen, wird allgemein vermutet, dass es sich um einen Vorgängerbau des 1122 (neu)errichteten St. Peter Hospizes auf der Septimerpasshöhe⁶⁰² handelt. Eine zusammenfassende Darstellung der Forschungen, die sich mit der Lage des "senodochiums sancti Petri" beschäftigen, erscheint mir zwar wünschenswert, würde aber den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen.⁶⁰³

S. 71: Nach Ekkehard IV.⁶⁰⁴ wurde der Septimer um 800 von den beiden "Sängern" Petrus und Romanus⁶⁰⁵ und gegen Ende des 9. Jahrhunderts vom Bischof Landaloh⁶⁰⁶ jeweils auf dem Weg von Rom nach St. Gallen benutzt. Die Frage, ob es sich dabei tatsächlich um die ersten direkt belegten Benutzungen dieses Passes handelt oder nicht, kann - wegen der oben erwähnten Problematik der erzählenden Quellen⁶⁰⁷ - nicht beantwortet werden.

Eine Verbindung zwischen den beiden Erwähnungen in den 'Casus Sancti Galli' mit der vermuteten Existenz eines Hospizes auf dem Pass im 9. Jahrhundert scheint jedoch möglich.

Ab dem 10. Jahrhundert war der von den Churer Bischöfen beherrschte Septimerpass⁶⁰⁸ unter allen Alpenstrassen in Rhätien am meisten besucht.⁶⁰⁹ Der Zoll für die Benutzung der Oberen Strasse war im Besitz des Churer Bischofs und wurde in Chur eingezogen. Eine weitere Zollstelle befand sich erst wieder in Vicosoprano im Bergell, das seit dem 10. Jahrhundert zum Bistum Chur gehörte.⁶¹⁰

Im Jahre 1116 wurde bei der Gaudentius-Kirche in Casaccia ein Hospiz gegründet.⁶¹¹ Um 1120 errichtete Bischof Wido von Chur ein Hospiz auf der Septimerpasshöhe.⁶¹² Nach Werner Schnyder handelte es sich dabei um den Wiederaufbau des Hospizes aus dem 9. Jahrhundert, das den

Sarazenenüberfällen im 10. Jahrhundert zum Opfer gefallen⁶¹³ sei. Damit es seinen Herbergspflichten besser nachkommen konnte, stattete Friedrich I. das Hospiz St. Peter auf dem Septimer mit Zehnten zu Plurs (Piuro) bei Chiavenna aus.⁶¹⁴

In einem Prozess gegen die Kirche San Lorenzo in Chiavenna (1186) verlor das Hospiz St. Peter jedoch schon 11 Jahre später diese Einkünfte.⁶¹⁵

S. 72: Die bei Ernst Oehlmann aufgeführten Überquerungen des Septimers durch Herrscher bis zum 12. Jahrhundert sind alle umstritten.

Eine erste belegte Überquerung des Passes durch einen Herrscher erfolgte im Jahre 1128. Der Chronist Otto von Freising⁶¹⁶ berichtet, dass der Gegenkönig Konrad auf dem Weg nach Italien den Septimer benutzte.⁶¹⁷ Kaiser Heinrich VI. zog sowohl 1191⁶¹⁸ als auch 1194⁶¹⁹ über den Septimerpass.

Der Septimer war im Mittelalter so bekannt, dass er in der Dichtung zum Beispiel in Gottfried von Strassburgs Versepos Tristan (um 1210), als Inbegriff des hohen Berges erscheint.⁶²⁰

b dem 13. Jahrhundert benutzten Kaufleute aus Schwaben den Septimer für Transporte in die Lombardei und nach Genua so häufig, dass er auch als schwäbischer Pass bezeichnet wurde.⁶²¹

Durch die Eröffnung der Gotthardroute (im frühen 13. Jahrhundert) verlor der Septimerweg seine Monopolstellung.⁶²² Obwohl der Churer Bischof den Zürchern eine Halbierung des Transitzolles gewährte, zogen diese immer öfter über die kürzere Gotthardroute.⁶²³

Wie oben bereits erwähnt,⁶²⁴ stand der Septimer ab dem 14. Jahrhundert auch mit der Unteren Strasse in Konkurrenz. Neben den hohen Zollabgaben in Chur und im Bergell war der schlechte Strassenzustand auf dem Passübergang selbst ein Grund für die Abwanderung der Kaufleute.⁶²⁵

Im Jahre 1359 konnte der Churer Bischof bei Kaiser Karl IV. sowohl ein Verbot der Benutzung anderer Passrouten (ausser dem Septimer)⁶²⁶ und des Ausbaus der Unteren Strasse⁶²⁷ als auch die Erlaubnis, den Zoll in Chur kurzzeitig zu verdoppeln⁶²⁸, erwirken.⁶²⁹

S. 73: Trotz der zusätzlichen Verteuerung der Oberen Strasse wurde der Strassenunterhalt weiterhin vernachlässigt.⁶³⁰ Deshalb erwies sich der

Strassenzwang im grossen und ganzen als wirkungslos, der Septimerweg wurde immer seltener benutzt. Als letzte Rettungsmassnahme entschloss man sich zum Ausbau der Passtrasse. Bischof Johannes von Chur und Graf Rudolf von Montfort beauftragten (1387) Jakob von Castelmur eine Strasse von Tinzen (Tinizong) bis Plurs (Piuro) zu bauen.⁶³¹

Zur Amortisation der Baukosten wurde ihm die Erhebung eines Weggeldes bewilligt.⁶³²

Nach diesem Strassenbau begann die Organisation des Transportverkehrs, es entstanden Porten in Lantsch/Lenz, Tinizong, Bivio und im Bergell.⁶³³ An allen Porten wurden neben den Sustgebühren und Fuhrlohnen auch noch "Führleite-Weggelder"⁶³⁴ erhoben.⁶³⁵

Weil der Septimer wegen der Zollabgaben, des Weggeldes für den Strassenausbau und der Tarife der Porten sehr teuer war, wurde auch vor dem Ausbau der Viamala (1473) der Splügen als Ausweichmöglichkeit benutzt.⁶³⁶

Strassenschäden jeglicher Art mussten auf der Septimerstrasse von den Anwohnern - im Auftrag von Jakob von Castelmur - an zwei Terminen im Jahr ausgebessert werden.⁶³⁷ Klagen über den schlechten Zustand der Strasse nach 1387⁶³⁸ zeigen, dass diese Reparaturmassnahmen nicht ausreichten, um eine sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten.⁶³⁹

Wie bereits erwähnt,⁶⁴⁰ klagten die vier Porten der Septimerstrasse 1467 gegen die Stadt Chur, weil öfter der Splügen als der Septimer benutzt werde.⁶⁴¹ Aber das bischöfliche Schiedsurteil zugunsten der Porten⁶⁴² blieb nicht lange wirksam.⁶⁴³

S. 74: Die Attraktivität der Septimerstrasse sollte durch die Schaffung gewisser Anreize erhalten werden. So genossen zum Beispiel die St. Galler Kaufleute in Bivio besondere Vorzüge: Im Jahre 1460 wurden ihnen gegenüber anderen Kaufleuten besondere Freiheiten gewährt,⁶⁴⁴ des weiteren sicherte ihnen die Sust- beziehungsweise Rodordnung für die Septimerstrasse von 1471⁶⁴⁵ eine bevorzugte Abfertigung vor allen anderen Kaufleuten zu.

Mit dem Ausbau der Viamala (1473) begann jedoch der endgültige Abstieg der Septimerstrasse. Nach Lothar Deplazes hielten die Ordnungen der Septimerporten von 1498⁶⁴⁶ und 1499⁶⁴⁷ in unrealistischer Weise am Verkehrsmonopol zwischen Bünden und Mailand fest.⁶⁴⁸

j) Der Julierpass

Der Julierpass wurde vermutlich bereits in prähistorischer Zeit begangen.⁶⁴⁹ In römischer Zeit⁶⁵⁰ und im frühen Mittelalter⁶⁵¹ war er der rätische Hauptpass.⁶⁵²

Aus den Angaben des Reichsgutsurbars⁶⁵³ geht hervor, dass der Julierpass sowohl über den Malojapass durch das Bergell nach Süden als auch über die Rastorte Zuoz (Oberengadin) und Ardez (Unterengadin) in den Vinschgau weiterführte.⁶⁵⁴

Im Hoch- und Spätmittelalter wurde als Verbindung zwischen Chur und Chiavenna hauptsächlich der Septimerpass benutzt.⁶⁵⁵

Die Herrschaft der Grafen von Gammertingen im Oberengadin ab

- S. 75: dem 11. Jahrhundert⁶⁵⁶ war neben der erheblichen Verkürzung der Wegstrecke (10 km gegen 23,5 km Luftlinie⁶⁵⁷ der Grund dafür, dass die Septimeroute, die ausschliesslich durch Gebiet führte, das der Churer Bischof beherrschte,⁶⁵⁸ zur Strasse des Bischofs von Chur wurde. Obwohl der Churer Bischof Konrad in den Jahren 1137/39 den Besitz dieser Grafen im Oberengadin aufkaufte und damit die Julieroute wieder unter die volle Kontrolle des Churer Bischofs⁶⁵⁹ kam,⁶⁶⁰ wurde als Verbindung nach Chiavenna weiterhin der Septimerpass benutzt.

Aufgrund der vorhandenen Quellen lässt sich nicht entscheiden, inwieweit der Julierpass im Hoch- und Spätmittelalter als Vorstufe zu Bernina-⁶⁶¹ und Ofenpass⁶⁶² oder als Weg ins Unterengadin genutzt wurde.

k) Der Malojapass

Höchstwahrscheinlich führte bereits ein vorrömischer Saumpfad über den Malojapass.⁶⁶³

Die Existenz eines römischen Fahrweges ist erwiesen.⁶⁶⁴

Im Frühmittelalter wurde der Maloja häufig in Verbindung mit dem Julier benutzt.⁶⁶⁵ Die problemlos begehbare Querverbindung von Como/Chiavenna über den Malojapass und das Ober-/Unterengadin nach Tirol blieb während des ganzen Mittelalters fortwährend im Gebrauch.⁶⁶⁶

Es ist bekannt, dass zum Beispiel im 14. Jahrhundert Nürnberger Kaufleute auf dieser Strecke mit Wein aus Chiavenna handelten.⁶⁶⁷

Die Existenz einer Transportorganisation auf der Malojaroute wurde erstmals zu Beginn des 15. Jahrhunderts urkundlich erwähnt.⁶⁶⁸

- S. 76: Der Portverband im Oberengadin umfasste die Rodgenossenschaften von Samaden, Celerina, Cresta, St. Moritz, Silvaplana und Sils.⁶⁶⁹

l) Der Strelapass

Der Vinschgau (im heutigen Südtirol) gehörte im Mittelalter zum Bistum Chur und - mit Unterbrechungen - auch politisch zu Churrätien.⁶⁷⁰ Ludwig Pauli⁶⁷¹ und Bernhard Overbeck⁶⁷² vermuten, dass die Churer Bischöfe für ihre Visitationsreisen in den Vinschgau den Strelapass nach Davos und von dort entweder den Flüela- oder den Scalettpass ins Engadin benutzten. Dieser Weg führte zwar über zwei Pässe, war aber kürzer als die Strecke über den Julierpass und verlief weitgehendst durch bischöflichen Besitz.⁶⁷³

Der regionale Vieh- und Warentransport von Chur und dem Schanfigg nach Davos und umgekehrt wickelte sich hauptsächlich über den Strelapass ab.⁶⁷⁴

Ab dem 15. Jahrhundert verlief ein kleiner Teil des Handelsverkehrs von Chur nach Bormio und Tirano über den Strela- und Scalettpass.⁶⁷⁵

Neben der vorwiegend regionalen Bedeutung während des ganzen Mittelalters bekam der Strelapass ab dem Spätmittelalter eine - wenn auch geringe - Bedeutung für den Transitverkehr.

m) Der Albulapass

Es wird allgemein vermutet, dass der Albulapass erst seit dem frühen 12. Jahrhundert begangen wurde.⁶⁷⁶ Die Landschaft des oberen Albulatales war im 12. Jahrhundert noch schwach besiedelt und bewirtschaftet.⁶⁷⁷ In Latsch bei Bergün ist für das

- S. 77: Jahr 1154 die Existenz ein Meierhofes nachgewiesen.⁶⁷⁸ Im Jahre 1188 wurde in Bergün eine Kirche errichtet.⁶⁷⁹ Nach Martin Bundi begann der Albula ab dem 13. Jahrhundert im Rahmen des regionalen Güterausaustausches von Wein, Erzen und Viehwirtschaftsprodukten eine nicht unbedeutende Rolle zu spielen.⁶⁸⁰ Als Hinweis auf die Begehung des Passes kann auch der Bau eines Wohnturmes in Bergün im 13. Jahrhundert gesehen werden.⁶⁸¹

Bischof Volkard von Neuburg (1237-1251) liess die Burg Guardaval bei Madulein (im Oberengadin) als Zollstation erbauen.⁶⁸²

Im Einkünfteverzeichnis der bischöflichen Kirche Chur (um 1300) sind die Zolltarife von Guardaval aufgeführt.⁶⁸³ Da bei Madulein der Albulaweg ins Oberengadin mündet, kann man aus dem Vorhandensein dieser Zollstation auch auf eine Zunahme des Verkehrs über den Albula schliessen.⁶⁸⁴

n) Der Scalettapass

Bernhard Overbeck vermutet, dass die Churer Bischöfe für ihre Visitationsreisen in den Vinschgau auf dem Weg von Davos ins Engadin entweder den Flüela- oder den Scalettapass benutzten.⁶⁸⁵

Bei S-chanf am Eingang des Val Susauna⁶⁸⁶ wurde im 13. Jahrhundert eine Kapelle mit Hospiz, genannt Chapella, erbaut.⁶⁸⁷ Vermutlich war der Verkehr über den Scalettapass der Hauptanlass für diese Hospizgründung.⁶⁸⁸ Der lokale Handel und Verkehr gewann ab dem 14. Jahrhundert beträchtlich an Bedeutung.⁶⁸⁹ Wie oben bereits erwähnt,⁶⁹⁰ wurde der Scalettapass ab dem 15. Jahrhundert in bescheidenem Ausmass auch vom Transitverkehr (Chur-Bormio/Tirano) benutzt.⁶⁹¹

S. 78: o) Der Flüelapass

Der Flüelapass wurde in prähistorischer Zeit⁶⁹² und vielleicht auch in römischer Zeit⁶⁹³ begangen.

Nach Ludwig Pauli und Bernhard Overbeck wurde er möglicherweise von den Churer Bischöfen auf dem Weg in den Vinschgau benutzt.⁶⁹⁴ Urkundlich belegt ist die Flüelaroute jedoch erst im Spätmittelalter.⁶⁹⁵

Im 13. und 14. Jahrhundert reichte das Engadiner Alpeigentum über den Flüelapass hinaus bis fast zum Talboden der Landschaft Davos.⁶⁹⁶ Der Pass wurde jedoch nicht nur für den Viehtrieb, sondern auch für den regionalen Warenverkehr regelmässig in Anspruch genommen.⁶⁹⁷

p) Der Berninapass

Eine Begehung des Berninapasses in prähistorischer Zeit ist sehr wahrscheinlich.⁶⁹⁸

Armon Planta vermutet, dass der Bernina während des ganzen Mittelalters eine wichtige Rolle im inneralpinen Verkehr spielte.⁶⁹⁹ Es gelang Planta einige verschieden verlaufende und unterschiedlich alte Wegvarianten auf dieser Passroute zu entdecken.⁷⁰⁰

Die eigentliche Besiedlung des Puschlav erfolgte von Süden her (aus dem Veltlin) ab dem 12. Jahrhundert, bis zu dieser Zeit war das Puschlav nur sehr dünn besiedelt gewesen.⁷⁰¹ Neben zahlreichen Alpen auf der Südseite des Berninas verfügte die Gemeinde Puschlav auch über Alpgebiete, die nördlich des Passes lagen.⁷⁰² Im 13. Jahrhundert wurde oberhalb von Brusio ein Hospiz errichtet.⁷⁰³

S. 79: Die sehr umfangreichen Güter und Rechte des Bistums Chur im Engadin⁷⁰⁴ reichten unter anderem auch bis zur Berninapasshöhe.⁷⁰⁵ Das Puschlav gehörte kirchlicherseits zum Bistum Como,⁷⁰⁶ war aber am Ende des 12. Jahrhunderts in landesherrlicher Hinsicht⁷⁰⁷ nach Chur abgabepflichtig.⁷⁰⁸

Um 1300 begann der Verkehr über den Berninapass eine nicht unbedeutende Rolle zu spielen und erreichte im 15. Jahrhundert einen ersten Höhepunkt.⁷⁰⁹ Die Ausbeutung der Silberbergwerke im Berninamassiv sorgte für einen regelmässigen Verkehr.⁷¹⁰ Ein wichtiges Handelsgut, das ebenfalls über diesen Pass transportiert wurde, war der Veltliner Wein.⁷¹¹ Die Transportorganisation auf der Berninaroute ist ab dem 15. Jahrhundert urkundlich fassbar. Der Portverband umfasste die Rodgenossenschaften von Samaden und Pontresina sowie die im Puschlav.⁷¹² Im Jahre 1438 verpflichtete sich die Gemeinde Puschlav den Bernina das ganze Jahr offen zu halten.⁷¹³

q) Der Ofenpass und andere Wege vom Engadin ins Münstertal und in den Vinschgau

Das Münstertal gehörte, wenigstens allgemein und rechtlich, zum Vinschgau, der hinwiederum seit dem 6. Jh. politisch und kirchlich unter Churrätien stand.⁷¹⁴

Ludwig Pauli und Bernhard Overbeck vermuten, dass die Churer Bischöfe auf ihren Reisen in den Vinschgau⁷¹⁵ als dritten Übergang den Ofenpass benutzten.⁷¹⁶ Der Ofenpass wurde spätestens im 11. Jahrhundert durch das Kloster Müstair (im Münstertal) erschlossen.⁷¹⁷ Ob dieser Pass auch im Frühmittelalter bereits⁷¹⁸

S. 80: als Verbindungsweg zwischen Zernez (Engadin) und dem Münstertal/Vinschgau benutzt wurde, ist sehr umstritten.⁷¹⁹

Die im Reichsgutsurbar erwähnte taberna in Ardez,⁷²⁰ weist auf eine Verkehrsrouten durch das Unterengadin hin.⁷²¹ Vermutlich wurde für die Marmortransporte aus dem Vinschgau nach Chur (im 8. Jahrhundert)⁷²² die Strecke über den Reschenpass, das Engadin und Julierpass nach Chur benutzt.⁷²³

Vom Unterengadin führt durch das S-charltal ein Weg über den Costainaspas ins Münstertal⁷²⁴ und zwei weitere Wege vom Cruschettapass aus ins Münstertal und in den Vinschgau.⁷²⁵

Nach Pater Iso Müller wurde sowohl der Ofenpass als auch ein Weg durch das S-charltal als Verbindung vom Kloster Müstair (gegründet um 800)⁷²⁶ nach Chur benutzt.⁷²⁷ Von diesem Kloster ging auch die Besiedlung des Münstertales aus.⁷²⁸ In Müstair wurde seit dem frühen 13. Jahrhundert regelmässig ein Markt abgehalten.⁷²⁹ Wie aus dem Einkünfteverzeichnis der bischöflichen Kirche Chur hervorgeht,⁷³⁰ besass dieser Markt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung.⁷³¹ In Sta. Maria wurde im 13. Jahrhundert ein Hospiz für Arme und Passreisende errichtet.⁷³²

Bei Vuldera (Il Fuorn)⁷³³ bestand seit 1332 ein Eisenbergwerk.⁷³⁴ Wegen der Existenz der Schmelzöfen wurde dieser Passübergang Ofenpass genannt.⁷³⁵

S. 81: **r) Der Umbrailpass**⁷³⁶

Das oben erwähnte Hospiz in Sta. Maria (Münstertal) diente vor allem als Station am Verkehrsweg über den Umbrailpass.⁷³⁷ Ab dem 13. Jahrhundert war der Umbrailpass ein wichtiger Handelsweg nach Bormio.⁷³⁸

S. 82: **VI. Die Bedeutung der Bündner Pässe für die Menschen im Mittelalter**

Die bisherige historische Alpenforschung interessierte sich hauptsächlich für die Transitfunktion⁷³⁹ der Alpen.⁷⁴⁰

Der mittelalterliche Handel und Verkehr über die grossen Passtrassen der Alpen wurde 1900 von Aloys Schulte umfassend dargestellt. Sein Werk prägte die Sicht der Alpen als eines Durchgangsgebietes zwischen den grossen europäischen Produktions- und Marktzentren.⁷⁴¹ Auch das Hauptinteresse Werner Schnyders (1973/75) lag auf der Bedeutung, die die grossen Bündner

Durchgangsstrassen für den Handel und Verkehr zwischen den perialpinen Gebieten hatten.

Die Bedeutung der Alpen als Lebensraum,⁷⁴² sowie die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Einflüsse des Verkehrs auf die alpine Bevölkerung⁷⁴³ waren lange Zeit von geringerem Interesse. Diese beiden neuen Aspekte sollen, bezogen auf die Bündner Pässe, in diesem Kapitel vor allem dargestellt werden. Bei den Passgeschichten wurde sowohl die "grosse Verkehrsgeschichte" skizziert als auch soweit bekannt - die lokalen und regionalen Nutzungen der Pässe aufgeführt.

Es muss also unterschieden werden zwischen der Bedeutung der Bündner Pässe für die Durchreisenden und der für die Bündner Bevölkerung.

S. 83: Dabei sollen folgende Fragen beantwortet werden:

Wie erlebten die Durchreisenden die Überquerung der Pässe beziehungsweise wie wirkte die fremde, alpine Gegend auf sie?

Welche Bedeutung und Funktionen besaßen die Pässe für die in Rätien lebenden Menschen?

Welche Auswirkungen hatte der Reise- und Handelsverkehr auf die Bündner Bergbevölkerung?

Wie oben erwähnt,⁷⁴⁴ benutzten Herrscher, Pilger, Kreuzfahrer und vor allem Kaufleute die Bündner Pässe. Einer der ersten bekannten Berichte über eine Überquerung der Bündner Alpen stammt von einem venezianischen Gesandtschaftssekretär, der 1492 über den Septimerpass reiste. Er berichtet, dass der Abstieg so steinig und beschwerlich war, dass er und seine Begleiter ihre Pferde an den Zügeln führen mussten.⁷⁴⁵ Seine Tagebuchnotizen enthalten keine Beschreibung der durchquerten Landschaft, insofern handelt es sich um einen typisch mittelalterlichen Reisebericht.⁷⁴⁶

Im Mittelalter war das Reisen Mittel zum Zweck, das heisst wichtig war allein das sicher Erreichen des Reisezieles.⁷⁴⁷ Dass es keine "Vergnügungsreisenden" gab,⁷⁴⁸ lag unter anderem daran, dass das Reisen insgesamt sehr gefährlich war.⁷⁴⁹ Ganz besonders gefährlich war das Reisen in alpinen Regionen.

Josias Simler, der Verfasser des ersten Buches, das sich ausschliesslich mit den Alpen beschäftigt, hat in diesem 1574 erschienenen Werk neben der

Topographie, Bevölkerung, Flora und Fauna auch die Gefahren der Alpen geschildert.⁷⁵⁰

Die Hauptbedrohung war die Absturzgefahr in Steilpassagen. Im Winter kamen Kälte, Glätte und Lawinengefahr, im Sommer Rufen,⁷⁵¹

- S. 84: Hochwasser, Wetterstürze (in Hochlagen über 1500 m.ü.M. oft begleitet von Schneefall) als zusätzliche Gefahren hinzu.⁷⁵²

In einem Reisebericht von 1599 wird die Überquerung des Splügens im Winter folgendermassen geschildert: Obgleich wir 4 Führer bei uns hatten, welche vorausgingen und mit Hacken und Schaufeln den Weg gangbar machten, kamen wir infolge des beständigen Ausgleitens in solche Gefahr, dass wir zur Übersteigung dieses Berges mehr als 6 Stunden verwenden mussten.⁷⁵³

Vor allem den Bewohnern des nichtalpinen Raumes drohte Gefahr, da sie die Unbilden der Natur nicht kannten und (wie auch heute noch) oft unterschätzten.⁷⁵⁴ Angesichts der Mühen und Gefahren, der sich Alpenreisende noch im 16. Jahrhundert aussetzen mussten, war die Angst der mittelalterlichen Menschen vor den Bergen,⁷⁵⁵ durchaus begründet.

Ihren Ursprung fand diese Angst aber auch im Verhältnis der Menschen zur Natur. Natur war der Makrokosmos, der Mensch stellte das als Mikrokosmos verkleinerte Abbild desselben dar.⁷⁵⁶ Aus dieser Perspektive war es ihm nicht möglich, auf die Natur Einfluss zu nehmen.⁷⁵⁷

Mit zunehmender Spezialisierung der Werkzeuge begann jedoch ab dem Hoch- und Spätmittelalter ein Bewusstseinswandel einzutreten.⁷⁵⁸ Die Natur wurde beeinflussbarer und damit auch beherrschbarer.⁷⁵⁹

Für die mittelalterlichen Menschen war die Bemächtigung der Natur aber auch das Ergebnis eines ständigen lebensnotwendigen Lern- und Anpassungsprozesses.⁷⁶⁰ Die alpinen Bewohner besaßen ein andersgeartetes Verhältnis zu den Bergen. Sie waren gezwungen zu lernen, mit den Gefahren ihres Lebensraumes umzugehen.⁷⁶¹

Da sie keine Selbstversorger waren, mussten zum Beispiel die Bewohner der Avers regelmässig die Pässe überqueren.⁷⁶²

- S. 85: Der Alpweidemangel sowohl im Blenio und der Leventina als auch bei Chiavenna, im Bergell und im Engadin zwang die Menschen zur Überquerung

der Pässe.⁷⁶³ Ebenso führte die Überbevölkerung auf der Alpensüdseite dazu, dass eine Expansion von Süden nach Norden⁷⁶⁴ über die Pässe stattfand.⁷⁶⁵

Die Bergeller wanderten nicht nur über verschiedene Pässe ins Avers aus, sondern besiedelten über den Malojapass hinweg auch die oberste Talstufe des Oberengadins (bis Sils).⁷⁶⁶

Zahlreiche Haupt- und Nebenpässe dienten der alpinen Bevölkerung dazu, sich meist durch Tausch mit dem Nötigsten zu versorgen, wenn eine Selbstversorgung nicht möglich war.⁷⁶⁷

Da durch die Nutzbarkeit der Pässe kein direkter Zwang zur Selbstversorgung bestand, konnten die Bewohne eine Anpassung ihrer landwirtschaftlichen Produktionsformen an die örtlichen Gegebenheiten vornehmen und sich dadurch spezialisieren.⁷⁶⁸

Infolge des zunehmenden Transitverkehrs entstanden ab dem 12. Jahrhundert verschiedene "Dienstleistungsberufe" entlang der Passrouten. Die Einheimischen dienten zunächst als ortskundige Wegbegleiter⁷⁶⁹ und Lastenträger,⁷⁷⁰ später bildeten sich an den Hauptdurchgangswegen Rätiens Transportgenossenschaften⁷⁷¹ mit einer ganzen Palette spezialisierter Berufe.⁷⁷² Parallel dazu erlebte das lokale Handwerk - insbesondere das der Schmiede - einen enormen Aufschwung durch den Durchgangsverkehr.⁷⁷³

Diese Veränderungen konnten sich jedoch nur in einer zunehmend arbeitsteiligen Gesellschaft entwickeln. So lieferten zum Beispiel die Bewohner des Avers Futtermittel an die Transitstrecken und konnten dadurch indirekt vom Verkehr profitieren.⁷⁷⁴

- S. 86: Auch die Säumer waren auf diese Arbeitsteilung angewiesen, da sie entweder mit Saumdiensten beschäftigt waren - die von ihnen nicht abgelehnt werden konnten⁷⁷⁵ oder mit Tätigkeiten, die unmittelbar mit dem Saumdienst zusammenhingen, wie zum Beispiel Heuernte, Auf- und Abtrieb der Saumtiere von den Alpen,⁷⁷⁶ Wegeausbesserung⁷⁷⁷ und im Winter Schneebruch.⁷⁷⁸

Die starke Arbeitsbelastung der Säumer, vor allem innerhalb der Sommermonate, führte dazu, dass zu dieser Zeit regelmässig zu wenig Säumer vorhanden waren, um den Ladepflichten nachzukommen. Folgen davon waren Stockungen des Verkehrs⁷⁷⁹ und überfüllte Susten.⁷⁸⁰ So lässt sich unter anderem das oben

erwähnte Privileg für die St. Galler Kaufleute, in der Sust von Bivio vor allen anderen Kaufleuten abgefertigt zu werden, verstehen.⁷⁸¹

Weil im Winter viele landwirtschaftliche Nebentätigkeiten der Säumer entfielen,⁷⁸² waren zu dieser Jahreszeit mehr Säumer tätig, was zu einer niedrigeren Entlohnung führte.⁷⁸³

Bauern, die Viehzucht betrieben, profitierten bis zum 15. Jahrhundert von den erschlossenen Passverbindungen, da sie die Preise für ihr Vieh auf den städtischen Märkten recht willkürlich festlegen konnten.⁷⁸⁴

Dagegen waren die Säumer von einzelnen Auftraggebern und vom internationalen Handel abhängig.⁷⁸⁵ Eine Existenz allein auf dem Lohn als Säumer gegründet, war nicht möglich,⁷⁸⁶ dieser stellte aber einen notwendigen Zusatzverdienst dar.⁷⁸⁷ Mit eintretender Krise des Handels⁷⁸⁸ oder durch Abwanderungen von Kaufleuten auf andere Routen waren die Säumer in

S. 87: ihrer Existenz bedroht. In diesem Zusammenhang ist auch die Klage der Porten der Septimerroute über die Benutzung des Splügens zu verstehen.⁷⁸⁹

Mitstärkerem Einbezug in den internationalen Handel kam es zur Monetarisierung der alpinen Wirtschaft.⁷⁹⁰ Für die Aussicht auf finanzielle Vorteile gaben die Bewohner der Berggemeinden ihre ehemals autarke Lebensweise auf.⁷⁹¹ Jedoch verdienten die Säumer nicht mehr, sondern bar ausgezahltes Geld.⁷⁹² Es bestand also durchaus die Gefahr einer Verarmung.⁷⁹³ Um das finanzielle Risiko für jeden einzelnen Säumer auf ein erträgliches Minimum zu reduzieren, wurde in gewissen Fällen die Haftung für Schäden, die den Kaufleuten durch den Warentransport entstanden waren, von der Säumergenossenschaft oder der betreffenden politischen Gemeinde übernommen.⁷⁹⁴

Als negative Begleiterscheinungen des Transitverkehrs traten Konflikte sowohl unter den verschiedenen Gemeinden⁷⁹⁵ als auch innerhalb der Gemeinden⁷⁹⁶ wegen des Unterhalts der Wege und Brücken auf. Es ist urkundlich belegt, dass die Aufwendungen für den Strassenbau den Ertrag des Wegzolles oft weit überstiegen.⁷⁹⁷

Andererseits gab es auch Streitigkeiten um die Weidrechte entlang der Passwege, da die Durchreisenden und Säumer während der Passüberquerung die Alpen als Weideland nutzten.⁷⁹⁸

S. 88: Durch die zunehmende Einbeziehung in die perialpinen wirtschaftlichen Zusammenhänge kam es im Verlauf des Mittelalters zu einer Verschiebung der politischen, sozialen und wirtschaftlichen Strukturen innerhalb des Bündner Alpenraumes

Vermutlich führte das Verkehrswesen, verbunden mit der Einrichtung von Transportorganisationen, in Graubünden dazu, dass sich ganze Landstriche durch gleich gartete Probleme und Interessen verbunden fühlten. Viele vormals kleine, abgeschiedene, autarke Gemeinden schlossen sich zu Interessengemeinschaften zusammen und erhielten so politisches Gewicht, wurden bald zu Antagonisten (des Churer Bischofs DN), die je die volle Souveränität für sich⁷⁹⁹ beanspruchten.⁸⁰⁰

Der Einfluss der Reisenden auf die Kultur und Mentalität der Bündner Bevölkerung lässt sich nur schwer erfassen.⁸⁰¹ Durch die kurze Verweildauer der Reisenden kam es vermutlich nur zu oberflächlichen Kontakten zur einheimischen Bevölkerung.⁸⁰² Dennoch dienten diese Kontakte dazu, den Horizont der Bergleute⁸⁰³ zu erweitern⁸⁰⁴ und durch neue Ideen und Kenntnisse die Kultur zu bereichern.⁸⁰⁵ Eindeutig nachweisbar ist der Einfluss der perialpinen Kulturen bei vielen Kunstdenkmälern Graubündens.⁸⁰⁶

Auf die Lebensweise und Weltanschauung der betroffenen Bevölkerung⁸⁰⁷ aber übte der Reiseverkehr keinen starken Einfluss aus.⁸⁰⁸

S. 89: Aus meinen Ausführungen ergibt sich, dass die Bündner Pässe für die mittelalterlichen Menschen durchaus von Bedeutung waren:

Sie stellten wichtige Bindeglieder in der Kette der Handelsverbindungen zwischen Italien und Deutschland dar.

Durch den regen Handels- und Kulturaustausch, der sich zwischen diesen beiden Gebieten über die Bündner Pässe hinweg vollzog, wurden die Bewohner Graubündens - für die Pässe sowohl existenzsichernde als auch mit der Aussenwelt verbindende Funktionen besaßen - stark betroffen.

Alte gesellschaftliche Strukturen wurden aufgelöst, neue ausgebildet, eingebettet in das dominierende gesamteuropäische gesellschaftliche Gefüge.

Gleichzeitig wurde damit aber der Grundstein für eine Gesellschaft gelegt, in der sich die Bewohner zum Teil solidarisierten, um Einfluss auf ihre persönlichen Lebensumstände zu gewinnen.

So besehen kann der transalpine Warenverkehr als Auslöser eines neuen politischen Bewusstseins innerhalb der spätmittelalterlichen Gesellschaft Graubündens angesehen werden.

S. 90: **VII. ANHANG**

S. 91: **1. Abkürzungen**

AS	Archäologie der Schweiz
BJb	Bündner Jahrbuch
BM	Bündner Monatsblatt
BUB	Bündner Urkundenbuch
CD	Codex diplomaticus
FS	Festschrift
GR	Graubünden
HA	Helvetia archaeologica
HJb	Historisches Jahrbuch der Görres-Gesellschaft
JbSGU	Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
KDS	Kunstdenkmäler der Schweiz
MGH	Monumenta Germaniae Historica
MGH Necrol.	Necrologia
MGH SS	Scriptores
QFitAB	Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken
SchrrVGBodensee	Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung
SZG	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte
VortrrForsch	Vorträge und Forschungen
VSWG	Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
ZRG	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte
ZRG Germ.Abt.	Germanistische Abteilung

ZRG Kan.Abt.	Kanonistische Abteilung
ZSG	Zeitschrift für Schweizerische Geschichte
ZSKG	Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte

S. 92: **2. Quellen- und Literaturverzeichnis**

a) Quellenwerke

Bündner Urkundenbuch. Bd. 1, 1955, Bd. 2, 1973, Bd. 3, 1985: hrsg.v. der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden: bearb. v. Elisabeth Meyer-Marthaler u. Franz Perret.

Codex Diplomaticus. Sammlung der Urkunden zur Geschichte Cur-Rätiens und der Republik Graubünden. Bd. 1, 1848- 1852 , Bd. 2, 1852-1854, hrsg.v. Theodor von Mohr, Bd. 3, 1861, Bd. 4, 1865, hrsg. v. Conradin von Moor.

Deplazes, Lothar, Alpen Grenzen, Pässe im Gebiet Lukmanier-Piora (13.-16. Jahrhundert), (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte, Bd.1, hrsg. vom Staatsarchiv Graubünden, Redaktion U. Brunold/S. Margadant) 1985.

Ekkehardi IV., Casus Sancti Galli. Übers. v. Hans F. Haefele, Ekkehard IV. St. Galler Klostergeschichten (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters, Bd. 10) 1980.

Monumenta Germanias Historica.

Necrologia Germaniae I, hrsg. v. Franz Ludwig Baumann, 1886-1888 (unveränderter Nachdruck 1983).

Scriptores Bd. 3, hrsg.v. Georg Heinrich Pertz, 1839, (unveränderter Nachdruck 1963).

Scriptores Bd. 20, hrsg.v. Georg Heinrich Pertz, 1858, (unveränderter Nachdruck 1963).

Peyer, Hans Conrad, Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520, Bd. 1 (St. Galler Wirtschaftswissenschaftliche Forschungen, Bd. 16/19) 1959.

Quellen zur sächsischen Kaiserzeit: Liudprands Werke. Neu bearbeitet von Albert Bauer/Reinhold Rau (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters, Bd. 8) 1971, S. 235ff.

Schnyder, Werner, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien, Bd. 1, 1973, Bd. 2, 1975.

Schulte, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, Bd. 2, 1900 (Neudruck 1966).

S. 93: **b) Literatur**

Aerni, Klaus, Die Entwicklung des Gemmipasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen, in: SZG 29, 1979, S. 53-83.

Aerni, Klaus, Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie 4, 1986, S. 267-279.

Aerni, Klaus/Schneider, Hanspeter, Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft - Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Geographica Helvetica 3/1984, S. 119-127.

Barraud, Christine/Herzig, Heinz E., Altstrassenforschung in der Schweiz, in: AS 6/1983, Heft 3, S. 137-141.

Bener, Gustav, Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden, 1908.

Bener, Gustav, Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Strassenzügen, in: BM 5, 1982, S. 148-174.

Berger, Friedrich, Die Septimer-Strasse, in: JbSG 15, 1890, S. 1-180.

Bergier, Jean-Francois, Der Verkehr durch die Alpen im Mittelalter und in der beginnenden Neuzeit und seine Auswirkungen auf die Bergbevölkerung. Protokoll des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte Nr. 187 (Sitzung vom 09.02.1974), S. 2-14.

Bergier, Jean-Francois, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung im Mittelalter, in: Alpenübergänge vor 1850, hrsg.v. Uta Lindgren (VSWG Beiheft 83) 1987, S. 119-122.

Biese, Alfred, Das Naturgefühl im Wandel der Zeiten, 1926.

Boockmann, Hartmut, Einführung in die Geschichte des Mittelalters, 2. Aufl., 1981.

Borst, Arno, Alpine Mentalität und europäischer Horizont im Mittelalter, in: SchrrVGBodensee 92, 1974, S. 1-46.

Borst, Arno, Mönche am Bodensee, 1978.

Borst, Arno, Lebensformen im Mittelalter, 1979.

Borst, Otto, Alltagsleben im Mittelalter, 1983.

Brandt, Ahasver von, Werkzeug des Historikers, 10. Aufl. 1983, S. 48-60.

S. 94: Brühl, Carlrichard, FODRUM, GISTUM, SERVITIUM REGIS. Studien zu den wirtschaftlichen Grundlagen des Königtums im Frankenreich und in den fränkischen Nachfolgestaaten Deutschland, Frankreich und Italien vom 6. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, Bd. 1, 1958.

Büttner, Heinrich, Die Alpenpasspolitik Friedrich Barbarossas bis zum Jahre 1164/65, in: Grundfragen der Alemannischen Geschichte (VortrForsch I, hrsg. vom Institut für geschichtliche Landesforschung des Bodenseegebietes in Konstanz, geleitet von Theodor Mauer) 1955.

Büttner, Heinrich, Zur frühen Geschichte der Abtei Pfäfers. Ein Beitrag zur rätischen Geschichte des 8./9. Jahrhunderts, in: ZSKG 53, 1959, S. 1-17.

Büttner, Heinrich, Die Alpenpolitik der Franken im 6. und 7. Jahrhundert, in: HJb Bd. 79, 1960, S. 62-88.

Büttner, Heinrich, frühmittelalterliches Christentum und fränkischer Staat zwischen Hochrhein und Alpen, 1961.

Büttner, Heinrich, Die Bündner Alpenpässe im frühen Mittelalter, in: Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte, FS für Hektor Ammann, hrsg. v. H.Aubin/E.Ennen u.a., 1965, S. 242-252.

Büttner, Heinrich, Vom Bodensee und Genfer See zum Gotthardpass. Grundzüge des politischen Geschehens im Zentralalpengebiet vom 6. bis 12. Jahrhundert, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, hrsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte (VortrForsch X) 1965, S. 77-110.

Büttner, Heinrich, Churrätien im 12. Jahrhundert, in: Schwaben und Schweiz im frühen und hohen Mittelalter, hrsg. v. H.Patze (VortrForsch XV) 1972, S. 241-263.

Büttner, Heinrich, Kloster Disentis, das Bleniotal und Friedrich Barbarossa, in: Schwaben und Schweiz im frühen und hohen Mittelalter, hrsg. v. H. Patze (VortrForsch XV) 1972, S. 265-280.

Büttner, Heinrich, Staufer und Zähringer im politischen Kräftespiel zwischen Bodensee und Genfer See während des 12. Jahrhunderts, in: Schwaben und Schweiz im frühen und hohen Mittelalter, hrsg.v. H. Patze (VortrForsch XV) 1972, S.437-530.

Büttner, Heinrich: Alpenpässe, - Frühes Mittelalter, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, hrsg.v. Johannes Hoops, 2. Aufl., 1973, S. 196-198.

Buholzer, Columban, Der Lukmanier als Verkehrsweg in alter und neuer Zeit, in: BM 9, 1934, S. 273-283.

S. 95: Bundi, Martin, Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter, 1982.

Bundi, Martin, Zur Frage einer Annäherung zwischen Churrätien und Brescia im frühen 15. Jahrhundert, in: Geschichte und Kultur Churrätien, FS für Pater Iso Müller, hrsg.v. U.Brunold/L.Deplazes, 1986, S. 549-557.

Burkart, Walo, Archäologische Funde im Rheinwald, in: BM 5/6, 1951, S. 159-164.

Callies, H., Alpenpässe, - Altertum, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, hrsg. von Johannes Hoops, 2. Aufl., 1973, S. 194-196.

Caminada, Paul, Graubünden - Land der Pass-Strassen, 1983.

- Caroni, Pio, Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: Nur Ökonomie ist keine Ökonomie, hrsg. von Pio Caroni u.a., 1978, S. 79-127.
- Caroni, Pio, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: SZG 29, 1979, S. 84-100.
- Claude, Dietrich, Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters (Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil II) 1985.
- Clavadetscher, Erhard, Zur Geschichte der Walsergemeinde Avers, in: BM 7, 1942, S. 193-211.
- Clavadetscher, Otto P., Das Verhältnis zwischen Churrätien und dem Frankenreich im 8. Jahrhundert, in: BM 11, 1947, S. 328-333.
- Clavadetscher, Otto P., Die Einführung der Grafschaftsverfassung in Rätien und die Klageschriften Bischof Viktors III. in Chur, in: ZRG Kan.Abt. 39, 1953, S. 46-111.
- Clavadetscher, Otto P., Das churrätische Reichsgutsurbar als Quelle zur Geschichte des Vertrags von Verdun, in: ZRG Germ.Abt. 70, 1953, S. 1-63.
- Clavadetscher, Otto P., Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, in: SZG 5, 1955, S. 1-30.
- Clavadetscher, Otto P., Das Schicksal von Reichsgut und Reichsrechten in Rätien, in: VSWG Bd. 54 (hrsg.v. Hermann Aubin) 3/1967, Heft 1, S. 46-74.
- Clavadetscher, Otto P., Churrätien im Übergang von der Spätantike zum Mittelalter nach den Schriftquellen, in: Von der Spätantike zum frühen Mittelalter, hrsg. von J.Werner/E.Ewig (VortrForsch XXV) 1979, S. 159-178.
- S. 96: Clavadetscher, Otto P., Das römische Erbe, in: 'Die Römer in Graubünden', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1885, S. 41-44.
- Clavadetscher, Otto P./Meyer, Werner, Das Burgenbuch von Graubünden, 1884.
- Conrad, Hans, Neue Feststellungen auf dem Septimer, in: BM 7, 1934, S. 193-205, BM 12, 1935, S. 366-377 und BM 8, 1938, S. 225-242.
- Decurtins, Alexi, Die Entwicklung der rätoromanischen Sprache, in: 'Die Römer in Graubünden', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, S. 45-48.
- Denecke, Dietrich, Strasse und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Mensch und Umwelt im Mittelalter, hrsg. von Bernd Herrmann, 1887, S. 207-223.
- Deplazes, Lothar, Reichsdienste und Kaiserprivilegien der Churer Bischöfe von Ludwig dem Bayern bis Sigmund. Diss. Univ. Zürich, 1973.
- Deplazes, Lothar, Alpen, Grenzen, Pässe im Gebiet Lukmanier-Piora (13.-16. Jahrhundert), (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte, Bd. 1, hrsg. vom Staatsarchiv Graubünden, Redaktion U.Brunold/S.Margant) 1986.
- Deplazes, Lothar, Zum regionalen Handel und Verkehr an der Lukmanier- und Oberalproute im Spätmittelalter, in: Geschichte und Kultur Churrätien, FS für Pater Iso Müller, hrsg.v. U.Brunold/L.Deplazes, 1986, S. 409-438.

- Erb, Hans, Ur- und frühgeschichtliche Pfade, Siedlungen und Streufunde längs der San Bernardinoroute von der Luzisteig bis in die Mesolcina, in: Die San Bernardinoroute von der Luzisteig bis in die Mesolcina, hrsg. von Hans Erb u. G. T. Schwarz (Schriftenreihe des Rätischen Museums Chur, Heft 5) 1969, S. 3-17.
- Frei-Stolba, Regula, Die Besetzung des Alpenraumes, in: 'Terra Grischuna', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, S. 7-9.
- Geiger, Hans-Ulrich, Münzwesen, Wirtschaft und Handel, in: Ur- und frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz, Bd. 6, hrsg. von der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte, 1979, S.198-202.
- Giger, Carl, Das Berg- und Passhotel Casaccia am Lukmanier, in: BM 7/8, 1974, S. 169-171.
- Goetz, Hans-Werner, Leben im Mittelalter, 1986.
- Goetz, Wilhelm, Der Verkehrswege im Altertum und Mittelalter. Historisch-geographische Untersuchung. 1888 (Neudruck 1969).
- S. 97: Güterbock, Ferdinand, Die Lukmanierstrasse und die Passpolitik der Staufer. Friedrichs I. Marsch nach Legnano, in: QFitAB 11 (hrsg.v. koenigl. preussischen Historischen Institut in Rom) 1808, S. 1-24.
- Guriewitsch, Aaron J., Das Weltbild des mittelalterlichen Menschen, 3. unveränderte Aufl., 1886.
- Hanke, Georg, Die grossen Alpenpässe. Reiseberichte aus neun Jahrhunderten. 1867.
- Hageneder, Othmar, Kirchliche Organisation im Zentralalpenraum, in: Frühmittelalterliche Ethnogenese im Alpenraum, hrsg.v. H.Beumann/W.Schröder (Nationes Bd. 5) 1985, S. 201-235.
- Haupt, Herbert, Der Wagen im Mittelalter, in: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte, hrsg. v. W. Treue, 1886, S. 187-196.
- Haushofer, Albrecht, Pass-Staaten in den Alpen, 1828.
- Hassinger, Herbert, Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: VSWG, Bd. 66, Heft 4, 1976, S. 441-465.
- Helbling, Hanno/Moosbrugger, Bernhard, Römerstrassen durch Helvetien, 1872.
- Herzig, Heinz E., Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen, in: SZG 33, 1883, S. 70-74.
- Herzig, Heinz E./Aerni, Klaus, Vorwort, in: Planta, Armon, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1, 1985, S. 1f.
- Heuberger, Richard, Rätien im Altertum und Frühmittelalter. Forschungen und Darstellung, 1. (einziger) Band, 1832 (Neudruck 1871).
- Holtzmann, Robert, Geschichte der sächsischen Kaiserzeit (900-1024), 1867.
- Jecklin, Fritz, Urbar des Hospizes St. Peter auf dem Septimer, in: JHGG 1944 (1945), S. 231-238.
- Jenny, Rudolf, Graubündens Passtrassen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses. 2. Aufl., 1865.

- Kaenel, Hans-Markus von, Verkehr und Münzwesen, in: Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz, Bd. 5, 1875, S.107-122.
- S. 98: Kellenbenz, Hermann, Die Wirtschaft in Deutschland, Italien und Frankreich, insbesondere die verkehrswirtschaftlichen Verflechtungen. Protokoll des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte Nr. 147 (Insel Reichenau, Sitzung vom 2.4.1968) S. 3-13.
- Kellenbenz, Hermann, Die Graubündner Pässe im Rahmen der Verkehrsbeziehungen zwischen Oberdeutschland und Italien (Ende Mittelalter - frühe Neuzeit), in: Alpenübergänge vor 1850, hrsg.v. Uta Lindgren (VSWG Beiheft 83) 1987, S. 27-46.
- Kirchhof-Hüssy, Annelies, Frühe Zolltarife im Alpenraum. Eine Untersuchung zur mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte. Lizentiatsarbeit Univ. Bern, Masch., 1982.
- König, Franz E., Der Julierpass in römischer Zeit, in JbSGU Bd. 62, 1979, S. 77-99.
- Leistikow, Dankwart, Hospitalbauten in Europa aus zehn Jahrhunderten. Ein Beitrag zur Geschichte des Krankenhausbaues, 1967.
- Leuzinger, Heinrich, Beiträge zur Kulturlandschafts-Geschichte von Splügen, Diss. Univ. Zürich 1975.
- Lieb, Hans, Lexicon Topographicum der römischen und frühmittelalterlichen Zeit, Süd- und Ostschweiz. 1967.
- Löhlein, Georg, Die Alpen- und Italienpolitik der Merowinger im VI. Jahrhundert (Erlanger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, Bd. 17, hrsg. v. B. Schmeidler/O.Brandt) 1932.
- Mani, B., Von der alten Splügen- und Bernhardinstrasse, in: BM 5, 1936, S. 129-160.
- Margadant, Silvio, Frühe Reisen durch Graubünden, in: Terra Grischuna - Graubünden 3, 1984, S. 3-6.
- Martin, Max, Die Schweiz im Frühmittelalter, 1975.
- Mathieu, Balsler, Zur Geschichte der Armenpflege in Graubünden, in: JHGG 1927 (1928), S. 154-175.
- Mayer, Joh. Georg, Die Hospize und Spitäler Graubündens im Mittelalter, in: BM 1, 1949, S. 18-29.
- Mayer, Theodor, Die Alpen als Staatsgrenze und Völkerbrücke im europäischen Mittelalter, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, hrsg. v. Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte (Vortrfforsch X) 1965, S. 7-14.
- Meyer, Ernst, Römische Zeit, in: Handbuch der Schweizer Geschichte Bd. 1, 1972, S. 53-92.
- S. 99: Meyer, Heinrich, Die römischen Alpenstrassen in der Schweiz, in: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 13, 1861, S. 1-23.
- Meyer, Karl, Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII., 1911.

- Meyer, Karl, Geographische Voraussetzungen der eidgenössischen Territorialbildung, in: Karl Meyer, Aufsätze und Reden (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 37) 1952, S. 215-354.
- Meyer, Werner, Hirsebrei und Hellebarde. Auf den Spuren des mittelalterlichen Lebens in der Schweiz, 1985.
- Michel, Janett, Ein Beitrag zur Geschichte des Splügenpasses, in: JHGG 1918 (1919), S. 57-71.
- Moosbrugger-Leu, Rudolf: Die Schweiz zur Merowingerzeit, Bd. 3, 1971.
- Müller, Iso, Der Lukmanier als Disentiser Klosterpass im 12./13. Jahrhundert, in BM 1, 1934, S. 1-17, BM 2, 1934, S. 33-54, BM 3, 1934, S. 65-92.
- Müller, Iso, Rätien im 8. Jahrhundert, in: ZSG 19, 1939, S. 337- 395.
- Müller, Iso, Disentiser Klostersgeschichte, Erster Band: 700-1512, 1942.
- Müller, Iso, Der Gotthard-Raum in der Frühzeit (7.-13. Jahrhundert), in: SGZ 7, 1957, S. 433-479.
- Müller, Iso, Zur Bedeutung des Lukmaniers im Mittelalter, in: SZG 10, 1960, S. 1-17.
- Müller, Iso, Die Pässe von Glarus nach Graubünden, in: BM 3/4, 1962, S. 57-61.
- Müller, Iso, Die rätischen Pfarreien des Frühmittelalters, in: SZG 12, 1962, S. 449-497.
- Müller, Iso, Die churrätische Wallfahrt im Mittelalter (Schriften der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, Bd. 43) 1964.
- Müller Iso, Zur churrätischen Kirchengeschichte im Frühmittelalter, in: JHGG 1969 (1970), S. 1-107.
- Müller, Iso, Geschichte der Abtei Disentis. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, 1971.
- Müller, Iso, Geschichte des Klosters Münstair. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, 1978.
- Müller, Iso, Zum mittelalterlichen Lukmanierweg, in: BM 7/8, 1984, S.155-166.
- S. 100: Muoth, Giachen Caspar, Über die soziale und politische Stellung der Walser in Graubünden, in: JbSG 1908, S. 201ff.
- Oehlmann, Ernst, Die Alpenpässe im Mittelalter, in: JbSG Bd. 3, 1878, S. 165-289, Bd. 4, 1879, S. 163-324.
- Ohler, Norbert, Reisen im Mittelalter, 1986.
- Oswald, Werner, Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald, Diss. Univ. Zürich, 1931.
- Overbeck, Bernhard, Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit. Auf Grund der archäologischen Zeugnisse. Teil I: Topographie, Fundvorlage und historische Auswertung. 1982.
- Pauli, Ludwig, Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter, 1980.
- Peyer, Hans Conrad, Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520, Bd. 2, (St. Galler Wirtschaftswissenschaftliche Forschung, Bd. 16/2, hrsg. v. Historischen Verein des Kantons St. Gallen) 1960.

- Peyer, Hans Conrad, Frühes und hohes Mittelalter, in: Handbuch der Schweizer Geschichte Bd. 1, 1972, S. 93-160.
- Peyer, Hans Conrad, Alpenpässe, in: Lexikon des Mittelalters, Bd.1, Sp. 453-455, 1980.
- Peyer, Hans Conrad, Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter (Schriften des Historischen Kollegs, 3.) 1983.
- Peyer, Hans Conrad, Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter (MGH Schriften, Bd. 31) 1987.
- Pfister, Max, Verbreitung und Charakteristik des Zentral- und Ostalpen-Romanischen vor dem 12. Jahrhundert, in: Frühmittelalterliche Ethnogenese im Alpenraum, hrsg.v. H.Beumann/W.Schröder (Nationes Bd. 5) 1985, S. 49-90.
- Pieth, Friedrich, Wann und wie der Murettopass ein einsamer Pass wurde, in: BM 8, 1939, S. 246-249.
- Pieth, Friedrich, Bündner Geschichte, 1945 (2. unveränderte Aufl. 1982).
- Planta, Armon, Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardinoroute, in: BM 1/2, 1975, S. 32-44.
- Planta, Armon, Die römische Julieroute, in: HA 7, 1976, Heft 25, S. 16-25.
- Planta, Armon, Der römische Fahrweg über den Julier und den Maloja, in: AS 2 (2) 1979, Beilage archäologie im grünen.
- Planta, Armon, Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer, in: BM 7/8, 1979, S. 212-228.
- S. 101: Planta, Armon, Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils, in: HA 10, 1979, Heft 37, S. 42-46.
- Planta, Armon, Alte Wege an der Südseite des Berninapasses. Bevorzugte Alpenpässe, in: JbSGU 65, 1982, S. 149-165.
- Planta, Armon, Alte Wege durch die Viamala, in: Terra Grischuna- Graubünden 3, 1984, S. 26-29.
- Planta, Armon, Die Albularoute vom Domleschg ins Engadin, in: Verkehrswege im alten Rätien, Bd.1, 1985, S. 26-93.
- Planta, Armon, Die Erforschung alter Wege und Strassen, in: Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1, hrsg. von Armon Planta, 1985, S. 6-25.
- Planta, Armon, Fahr- und Saumwege im Passland Raetien, in: 'Die Römer in Graubünden', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, S. 33-36.
- Planta, Armon, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1, 1985, Bd. 2, 1986, Bd. 3 1987.
- Plaz, Roman, Durch das Oberhalbstein nach Süden, in: Terra Grischuna - Graubünden 1/1984, S. 11-14.
- Poeschel, Erwin, Das Burgenbuch von Graubünden, 1930.
- Poeschel, Erwin, Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Graubünden, Bd. 1-7, 1937-1948.

Preisser, Martin, Zur Geschichte und Charakteristik churrätischer Klöster (Disentis/Pfäfers/Müstair) im Früh- und Hochmittelalter. Seminararbeit Univ. Konstanz, Masch., 1985.

Projer, Rene, Das Lugnez, Besiedlung und Bevölkerung im Frühmittelalter, in: JHGG 1985 (1986), S. 117-184.

Rätisches Museum Chur. Kleiner Führer durch die Ausstellung 'Urgeschichtlicher Passverkehr'. Sonderausstellung 1977/78.

Rageth, Jürg, Die endgültige Besitznahme Graubündens durch die bronzezeitlichen Bauern, in: 'Zur Urgeschichte des bündnerischen Raumes', Separatdruck aus Terra Grischuna 2/1977, S. 5-7.

Rageth, Jürg, Römische Verkehrswege und ländliche Siedlung, in: JHGG 1986 (1987), S. 45-108.

Reinhard, Raphael: Pässe und Strassen in den Schweizer Alpen. Topographisch-historische Studien, 1903 (unveränderter Nachdruck 1971).

Schaufelberger, Walter, Spätmittelalter, in: Handbuch der Schweizer Geschichte, Bd. 1, 1972, S. 239-388.

Scheffel, Paul Hugo, Verkehrsgeschichte der Alpen, Bd. 2, 1914.

S. 102: Schneider, Hans-Christian, Altstrassenforschung, 1982.

Schneider, Reinhard, Fränkische Alpenpolitik, in: Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis zum 10. Jahrhundert, hrsg.v. H.Beumann/W. Schröder (Nationes Bd. 6) 1987, S. 23-49.

Schneider-Schnekenburger, Gudrun, Raetia I vom 4. bis 8. Jahrhundert auf Grund der Grabfunde, in: Von der Spätantike zum frühen Mittelalter, hrsg. v. J. Werner/E. Ewig (VortrForsch XXU) 1979, S. 179-191.

Schneider-Schnekenburger, Gudrun, Churrätien im Frühmittelalter auf Grund der archäologischen Funde. 1980.

Schnyder, Werner, Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz. IV: Zollstellen der Ost- und Zentralschweiz, in: ZSG 18, 1938, S. 129-204.

Schnyder, Werner, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland der Schweiz und Oberitalien, Bd. 1, 1973.

Schreiber, Georg, Mittelalterliche Alpenpässe und ihre Hospitalkultur, in: Miscellanea Giovanni Galbiati, Bd. 3, hrsg.v. Ulrico Hoepli, 1951, S. 335-349.

Schrod, Konrad, Reichsstrassen und Reichsverwaltung im Königreich Italien (754-1197), (VSWG Beiheft 25), 1931.

Schulte, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. 1, 1900 (2. unveränderte Neuauflage 1966).

Schulte, Aloys, Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaften 1380-1530, Bd. 2, 1923.

Schwarz, G. Theodor, Das Misox in ur- und frühgeschichtlicher Zeit, in: HA 2 (6), 1971, S. 26-47.

Schweizerische Kunstführer, hrsg.v. der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Serie 26, Nr. 254, St. Peter Mistail GR, 2. korr. Aufl., 1985.

- Seitz, Gabriele, Wo Europa den Himmel berührt. Die Entdeckung der Alpen. 1987.
- Senger, Max, Wie die Schweizer Alpen erobert wurden, 1945.
- Sennhauser, Hans Rudolf, Spätantike und frühmittelalterliche Kirchen Churrätens, in: Von der Spätantike zum frühen Mittelalter, hrsg.v. J. Werner/E. Ewig (VortrForsch XXV) 1979, S. 193-218.
- Siegfried, Anita, Chur in römischer Zeit, in: 'Die Römer in Graubünden', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, S. 10-13.
- S. 103: Simler, Josias, Die Alpen. De Alpibus Commentarius (1574), hrsg.v. Deutschen Alpenverein, unveränderte Neuauflage, 1984.
- Simonett, Christoph, Die Viamala, Alte und neue Ergebnisse zu ihren geschichtlichen Problemen, in: BM 6, 1954, S. 209-223.
- Simonett, Christoph, Die Bauernhäuser des Kantons Graubünden, Bd. 1, 1965.
- Simonett, Christoph, Geschichte der Stadt Chur, in: JHGG 1974, (1976), S. 1-199.
- Simonett, Christoph, Die Viamala. Historischer Abriss und kleine Chronik, in: Viamala, Broschüre, hrsg.v. Verkehrsverein Thusis, 4. Aufl., 1984, S. 17-30.
- Simonett, Jürg, Transitverkehr und sozialer Wandel am Beispiel der Bündner Täler Schams und Rheinwald in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: JHGG 1981 (1982), S. 7-74.
- Simonett, Jürg, Vergangener Glanz am Septimer, in: Terra Grischuna - Graubünden 3, 1984, S. 7-11.
- Simonett, Jürg, Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die Untere Strasse im 19. Jahrhundert, 1986.
- Sprandel, Rolf, Mentalitäten und Systeme. Neue Zugänge zur mittelalterlichen Geschichte, 1972.
- Stahelin, Felix, Die Schweiz in römischer Zeit, 3. neu bearb. u. erw. Aufl., 1948.
- Stoffel, Johann Rudolf, Das Hochtal Avers Graubünden. Die höchstgelegene Gemeinde Europas, 1938.
- Stutz, Ulrich, Karls des Grossen divisio von Bistum und Grafschaft Chur, 1909.
- Tellenbach, Gerd, Zur Frühgeschichte abendländischer Reisebeschreibungen, in: Historia integra, FS für E. Hassinger, hrsg.v. H. Fenske/W.Reinhard/E.Schulin, 1977, S. 51-80.
- Vasalli, Vittorie, Der Septimer-Pass, in: BM 3, 1947, S. 80-96.
- Walser, Gerold, Die römischen Strassen in der Schweiz, 1967.
- Walser, Gerold, Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien (Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands, Nr. 29) 1983.
- Wiederkehr, Georg Robert, Das freie Geleit. Seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters (Rechtshistorische Arbeiten, hrsg.v. K.S.Bader, Bd. 16) 1977.
- Wiesli, Urs, Die Schweiz (Wiss. Länderkunden, Bd. 26) 1986.

- S. 104: Wyss, Rene, Alpenpässe, § 1. Topographie, § 2. Verkehrsverhältnisse, § 3. Archäologische Quellen, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, hrsg. von Johannes Hoops, 2. Aufl., 1973, S. 191-194.
- Wyss, Georg von, Kaiser Otto's des Grossen Zug über den Lukmanier im Jahre 965, in: Anzeiger für Schweizerische Geschichte, Neue Folge, Bd. 4, Jahrgang 1882-1885, hrsg. v. d. Allgemeinen Geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz, 1886, S. 292-293.
- Zettinger, Joseph, Die Berichte über Rompilger aus dem Frankenreiche bis zum Jahre 800 (Römische Quartalschrift für christliche Alterthumskunde und für Kirchengeschichte. Elfte Supplementheft) 1900.
- Zimpel, Heinz-Gerhard, Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft. Eine verkehrsgeographische Untersuchung am Beispiel der Inneren Rhätischen Alpen/Graubünden. Diss. Univ. München, 1958.
- Zindel, Christian, Graubünden, das Refugium der letzten steinzeitlichen Wildbeuter und Pionierland für die ersten Bauern, in: 'Zur Urgeschichte des bündnerischen Raumes', Separatdruck aus Terra Grischuna 2/1977, S. 2-5.
- Zindel, Christian, Der bündnerische Raum in vorrömischer Zeit, in: 'Die Römer in Graubünden', Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, S. 3-6.
- Zindel, Christian, Die Römer in Graubünden, in: BJB 1985, S. 1-10.

S. 105:

1. Quellenanhang

aus: Ekkehardi IV., Casus Sancti Galli.
in: Haefele, 1980, S. 106

Casus s. Galli 47

Karolus imperator cognomine Magnus cum esset Rome, aeclesias cisalpinas videns Romanę aecclesię multimodis in cantu, ut et Iohannes scribit⁵², dissonare, rogat papam tunc secundo quidem Adrianum, cum defuncti essent, quos ante Gregorius miserat, ut item mittat Romanos cantuum gnaros in Franciam. Mittuntur secundum regis petitionem Petrus et Romanus, et cantuum et VII liberalium artium paginis admodum imbuti, Metensem aeccliam ut priores adituri. Qui cum in Septimo lacuque Cumano aere Romanis contrario quaterentur, Romanus febre correptus vix ad nos usque venire potuit. Antiphonarium vero secum, Petro renitente, vellet nollet, cum duos haberet, unum sancto Gallo attulit. In tempore autem Domino se iuvante convaluit. Mittit imperator celerem quendam, qui eum, si convalesceret, nobiscum stare nosque instruere iuberet. Quod ille quidem patrum hospitalitati regratiando libentissime fecit: „Quatuor“, inquiens, „mercedes vos, sancti Domini, in me uno acquisistis. ⁵³Hospes erat, et in me eum collegistis; infirmus, et visitastis. Esurivit in me, et dedistis mihi in eo manducare; sitivit, et dedistis ei bibere⁵³.“

⁵² Johannes Diaconus, Vita Gregorii Magni 2, 7. 9.

⁵³ - ⁵³ Vgl. Matth. 25, 35f.

in: BUB I, Nr. 53, S. 43-45

53.^a

(Straßburg, 824—vor 831 Juni 9.)

Kaiser Ludwig der Fromme stellt der Kirche Chur den ihr widerrechtlich durch den Grafen Roderich entzogenen Besitz zurück und bestätigt die dem Bischofe zustehenden geistlichen Rechte.

[C.]^a (In nomine domini nostri Iesu Christi dei eterni.) Hludouicus (divina ordinante providentia imperator augustus). Notum esse volumus fidelibus sancte dei ecclesie et nostris presentibus scilicet et futuris, quia vir venerabilis Uictor sancte Curiensis ecclesie episcopus, adiens serenitatem culminis nostri referens nobis a quodam comite nostro nomine Rodorico multas infestationes iniuriasque sibi sueque ecclesie illatas. Ad quam investigandam causam nostros fideles Bernoldum venerabilem Strazburgensem episcopum¹ et Gotafridum sancti Gregorii monasterii abbatem² (ipsamque Rodoricum predatorem) necnon et Rohcharium comitem fidelem nostrum³, infra provinciam Retia nuncupatam direximus, ut subtili examine huiusmodi querele veritatem inter populos discuterent. Qui revertentes iuris sue ecclesie quasdam res (quas antecessores nostri genitor noster avus et atavus aliique), deum timentes pro remedio anime sue eidem ecclesie concesserunt, iniuste subtractas esse iudicaverunt, id est ecclesiam sancti Sisinnii⁴ (et curtem Zizuris) et senodochium sancti Petri⁵ necnon et ecclesiam sancti Columbani⁶ cum omnibus rebus et mancipiis iure ac iuste ad eas pertinentibus. Unde omnis rei veritate perspecta placuit nobis, ut easdem res eidem Curiensi ecclesie cum omni integritate nostri auctoritate precepti restitueremus; per quod volumus firmiterque iubemus, ut nostris seu successorum nostrorum temporibus nullius potestatis persona illi prelibato episcopo vel eis qui post ipsum eandem recturi sunt sedem, ullam de prefatis rebus inferre presumat controversiam. Et quod insuper nobis questus est ius episcopale sibi sublatum fore, precipimus omnibus in parrochia eius consistentibus, ut nullus episcopale ministerium sibi sui que successoribus peragendum ullam contrarietatem aut impedimentum agere presumat, sed habeat, sicut ab antecessoribus nostris huic sancte sedi concessum est secundum canonicam institutionem plenam ministerii sui potestatem videlicet super monasteria in parrochia sua consistentia et super prespiteros ordinandos et super decimas secundum canonicam iussionem disponendas; quatenus pro remedio anime nostre illis cum omni clero suo liberius domini misericordiam exorare delectet. Et ut haec auctoritas nostra inviolabilis maneat manu propria subtus eam firmavimus anulique nostri impressione sigillari iussimus.

[C.]^a Signum domni Hludouici [M.]^b piissimi imperatoris augusti.

(Ernhardus^c ad vicem Agilmari^d recognovi.) [SR. SL]^d

(Data) VIII (kl. augusti) VIII (anno propitio imperii Christo domni) Ludouici piissimi imperatoris (augusti.) (epacte XXVIII), (indictione III; actum Strazburg civitate; feliciter in dei nomine amen.)

^a Das Christum fehlt C¹ und C², kann jedoch hier nach Nr. 54 ergänzt werden. — ^b Das Monogramm fehlt C¹ und C², ergänzt nach Nr. 54. — ^c verschrieben für Eichardus. — ^d Angaben über Rekognitionszeichen und Siegel fehlen in C¹ und C², ergänzt nach Nr. 54. Mohr erwähnt das Wachsiegel.

53. ¹ Bischof von Straßburg 822—840. — ² Gregorienmünster im Elsaß. — ³ Graf des Argen- und Linzgauer. — ⁴ unbekannter Lage, wurde zu Igis, Zizers, Trimmis, Söys und Falsaina gesucht, vgl. z. Sprecher, in BM. 1925, S. 320 ff. und Poeschel, in BM. 1932, S. 241 ff.; ders., Kunstdenkmäler II, S. 71 Anm. 1.

⁵ Eine sichere Lagebestimmung ist nicht möglich, allgemein wird darunter das Hospiz auf dem Septimer verstanden, doch kann ein Zusammenhang mit der erst 1122 erwähnten Herberge (vgl. Necr. Cur. hg. v. Jusalt, S. 49; MG. Necr. I, S. 630) nicht bestimmt angenommen werden. — ⁶ vielleicht zu Sagogn, Kr. Itanz. — ⁷ Eichardus, ersch. 839 Aug. 17.—843 Aug. 22. — ⁸ Agilmar ersch. als Kanzleivorsteher von 835 Jan. 24. bis 843 Dez. 15.

S. 107:

aus dem: Urbar des Reichsgutes in Churrätien.
in: SUB I, Anhang, S. 390

Beneficium Otgarii in villa Higene⁴.
De terra dominica iugera .C.
De pratis carratas .CLXXX.
Alpes .II.
Molinam .I.
Mansos .XIII. et dimidium.
Est ibi basilica sanctae Mariae⁵.
Feminam unam abduxit Otgarius.

Beneficium Feronis in Sexamnis⁶.
De terra arabili iugera .XVI.
De pratis carratas .LX.

In Mesauco⁷ de vino carratas .II.
De terra iugera .V.
Istud dicit Meroldus suum esse .I.⁸

Adhalsi beneficium.
Beneficium Adalgisi in villa Egena⁹.
Ecclesia sancti Victoris⁹.
De terra arabili iugera .XVII.
De feno .XXXVI.
Alpem .I.

⁸ Istud dicit Meroldus suum esse .I. mit Verweisezeichen neben Z. 24.

⁴Tschudi Ygis, richtig Igels, Kr. Lugnez/Lumnezia. — ⁵Kirche Sta. Maria in Igels. —
⁶Tschudi Schamms, Schams/Schons. — ⁷Tschudi Masox, Merocco. — ⁸von Tschudi nicht identifiziert, Igels,
Kr. Lugnez/Lumnezia. — ⁹Kirche St. Victor in Igels. —

S. 108:

aus dem: Urbar des Reichsgutes in Churrätien.
in: BUB I, Anhang, S. 394

§ Sunt tabernarii isti.

In^b Schana^a unus.

In Curia^c unus.

In Lanzes^d duo.

In Zuzes^e unus.

In Ardezis^f unus.

Quorum unusquisque^g reddit libram .I., id est libras .VI. extra his, quae ad dominicis rebus acquirere possunt.

Ad Marmoraria^h in beneficio Geruugi taberna .I.

De stabulo Bivioⁱ erit ad censum, si ei foenum non tollitur, solidos .L.

De stabulo Silles^j redditur ad censum in dominico .XXX. vel .XL. solidi.

Redditur ergo de liberis .C. hominibus de argento librae .XXI. et solidus .I.

De colonis librae .VI.

De alpibus librae .V.

De tabernis librae .VII.

De stabulis librae .V. Qui sunt simul .XLVIII. librae et solidus .I.

Ergo de Porta Bergalliae^k libra .I. De navibus librae .X.

Quod est librae .LV.

Ergo de frisgingis inter maiores et minores non minus mille.

Poterint ergo in dominico extra his quae in beneficium data sunt librae .LX. venire. Extra his, quae ad dominicis rebus cum fructuum venditione queruntur^l.

— b folgt durchgestrichen Scana. — c am zweiten s korr. — d S. 104 ist nur zu zwei Dritteln beschrieben.

— b folgt durchgestrichen Scana. — c am zweiten s

^aTschudi Schan, Schaan, Ft. Liechtenstein. — ^bTschudi Chur, Chur. — ^cTschudi zuerst durchgestrichen Ilantz od., dann Lentz Oberhalb Stein. Lantsch/Lenz, Kr. Belfort. — ^dTschudi Zutz jn Engadin, Zuoz, Kr. Oberengadin. — ^eTschudi Ardez, Ardez, Kr. Obtasna. — ^fTschudi Marmels ob Tintzen, Marmorera, Kr. Sursés. — ^gTschudi Stallen. Beuio ob Tintzen, Bivio/Stalla, Kr. Sursés. — ^hTschudi Sils jn Tumläschg. das jedoch als Ort eines Stabulum nicht in Frage kommt, richtig Sils i. E./Segl, Kr. Oberengadin. — ⁱTschudi Port jn Bergell, Porta, Castelmur, ht. Muraia. Gem. Bondo. Kr. Bregaglia/Bergell.

S. 109:

aus: Ekkehardi IV., Casus Sancti Galli.
in: Haefele, 1980, S. 32

Casus s. Galli 8-10

9. Hartmotus autem pro Crimaldo, ut et Rapertus scribit²⁷, rempublicam nostram strenue gubernans, per semet ipsum quoque non mediocriter amplificans, iamque senescens Berinhardo monacho nostro abbatiam suam fratrum communi electione per regem Karolum tradit. Ipse autem Herginisowam cum Waltchinchā et Puera Minore sibi et posteris abbatibus a potestate forte cedentibus imperiali auctoritate ipsius Karoli retinuit. Obiens autem post multas, quas per se statuit et per Berinhardum obtinuit fratribus et familię, benivolentię constitutiones, circa Landaloum episcopum, in titulo apostolorum conditum, cognatum et amicum suum, extra parietem tamen, sepeliri se petiit.

De quo ipso Landaloho, sancto Darviensi quidem archiepiscopo²⁸, pauca scribere necessarium puto. Suevus hic et nobilis erat, apud sanctum Gallum quidem educatus et doctus, cuius Windinissa cum multis aliis hereditas erat. Igitur episcopus factus Romam pergere solebat; per Iovis itaque montem transiens ibat, per Septimum autem rediens Gallum et Hartmotum suum salutabat. Devoverat etiam sancto Gallo Lolingam villam dare; sed cognatis renitentibus conquisitionis suę loca quedam cuidam Uodalrico comiti, ut Gallo Ahadorf cum eisdem locis disponderet, concanbiens tradidit. Rediit autem tandem aliquando Roma, et ad Gallum suum tendens, Italici aeris vitio febre correptus, vix ad Rorscanchin pervenire praevalens Hartmuoto cum fratribus ad se advocato nobiliter diem obiit. Disposuit igitur adhuc vivens ad titulum sancti Petri, cui iam ibat, qui est in cimiterio sancti Galli, capellam, qua itinerans utebatur, cum reliquiis et libris et omnibus utensilibus sacris; in quo et corpus illius cum omni honore humatum est. Freneticus, ut aiunt, in septimo eius super illius corruens tumbam sanus surrexit. Tradunt et alias infirmitates sepe illic meritis eius curatas.

²⁷ Ratpert, Kap. 26ff.

²⁸ Nicht einzuordnen.

S. 110:

ius dem: LIBER ANNIVERSARIORUM ECCLESIAE MAIORIS CURIENSIS.
in: MGH Necrol. I, S. 630

17. XVI kal. Waldo Curiensis eps. ob., qui ecclesiam s. Laurentii in Pludene et ecclesiam s. Martini in Piure et quantum ibi habuit et ecclesiam s. Michaelis in Scline et capellam s. Marię dedit. Wido Curiensis eps. ob., qui curiam de Asiere cum coloniis et mancipiis et quicquid ad ipsam curiam pertinet et vineam de Clavenna cum casa et silva dedit et unum hospitale in honorem s. Petri in Septimo Monte construxit, ex quo plenum servicium eisdem fratribus per singulos annos dare instituit, ob. anno 1122. [Rodulfus de Tumilles subdiac. et sacrista ecclesie Curiensis ob.⁴⁾

⁴⁾ D (18. Maii): Rodolfus subdiac. et sacrista ob. anno 1257.

S. III:

in: SUB II,
Nr. 606,
S. 99-102

606.

Zillis, 1219 Juni 17./Chiavenna, 1219 Juni 30.

Konrad von Rialt und die Nachbarschaft Schams einerseits und die Gemeinde Chiavenna andererseits schließen einen Friedensvertrag und versprechen sich die gegenseitige Wiedergutmachung der in ihrem Gebiete erlittenen Schäden.

Fossati, CD. della Rezia, 238, in *Periodico stor. Comense* 9 (1892) S. 130, irrtümlich zum 14. Juni, nach *Abstr. (B) der Sammlung Crollalanza in der Stadtbibliothek Como, B nach dem von Umberto de Hosteno geschriebenen Or. (A)*. — Die Fertigung des Or. (A) geschah in zwei Exemplaren, die Ratifikation des Vertrages vom 30. Juni 1219 wurde wohl auf der für Chiavenna bestimmten Urkunde direkt nachgetragen. Zur Sache vgl. Nr. 604 sowie Crollalanza, *Storia del contado di Chiavenna*, S. 98; Besta, *Le valli dell'Adda e della Mera I*, S. 148.

(SL.) In nomine domini. Anno dominice incarnationis millesimo ducentesimo decimo nono, die lune XIII exeunte mense iunii, indictione septima. Stetit atque convenit inter dominum Chunradum filium item domini Chunradi de Rialto¹ consensu et parabola ipsius domini Chunradi patris sui pro se et omnibus fratribus suis et predicto Chunrado patre suo et dominum Simonem de Sassamme² et Annicum et Simonem fratres filios ipsius domini Simonis et Annicum Caramammam³ filium quondam Egenonis Caramammæ et Annicum de Pacene⁴ filium quondam Annici de Pacene⁴ et Annicum Bernardum et Cunradum ministralem de Laone⁵ et Cunradum de Foldsone⁶ et Dominicum de Bulio⁷ et Guecilum⁸ de Mataene⁹ et Guarnerium de Stoforio¹⁰ et Mairum Albinum de Scosoiro¹¹ et Guidonum de Anede¹² et Dominicum Mengossum de Andairo¹² et Annicum Nasum et Albertum Guiscardum et Ambroxium Ferrarium de Cerano¹³ et Redulfum de Rexene¹⁴ et Simonem de Salonio¹⁵ et Federicum de Pignigo¹⁶ et Gualterium de Pignigo¹⁶ et Genzum de Vergasteno¹⁷ et Dominicum de Vergasteno¹⁷ et Oidericum et Salvanum fratres de Overna¹⁸ et Petrum et Albertum de Speluga¹⁹ omnes de Sassamme² et eius vicinantie pro se et nomine et ex parte totius communis de Sassamme² ex una parte et ex altera Petrum filium ser Piperis de Piperello²⁰ potestatem communis Clavennæ²¹ et Iunium Sarraxinum et Gualterium filium quondam Carli de Ponte et Albertum de Ponte filium quondam Ottonis Cricchi et Bertramum de Molo filium quondam Presbiteri iudicis et Robertum item filium ser Roberti de Ladragnio²² et Bonserium Tantonum filium quondam Ottonis magistri omnes de Clavenna²¹ pro se et toto communi de Clavenna²¹ et de Prata²³ et de Ultriuro²⁴ et de Valle²⁵, videlicet, quod omnes homines et personae de Clavenna²¹ et Valle²⁵ Clavennæ et de Prata²³ et de Ultriuro²⁴ et eorum vicini debent cum personis et rebus et omnibus negotiationibus debent esse salvi et securi in tota valle de Sassamme² et in eius confinibus a sancto Ambrosio²⁶ de Via mala²⁷ insursum usque ad Spelugam¹⁹. Et si aliquod damnum daretur et inferretur alicui de Clavenna²¹ vel dictarum suarum vicinanciarum, totum ei vel eis restituere promiserunt omnes isti⁴ de Sassamme² omnia sua bona pignori obligantes et nomine et ex parte totius communis de Sassamme². Et si aliqua preda seu damna facta vel data fuerint alicui in alpibus Clavennæ²¹ vel alibi in territorio Clavennæ²¹ et in alpibus, quas Clavennenses²¹ tenent ad fictum ab hominibus de Ultramonte in personis vel rebus, et ipsa preda seu damna ducta fuerint per territorium de Sassamme² in aliqua parte a Speluga¹⁹ usque ad sanctum Ambrosium²⁶ de Via mala²⁷, teneantur omnes isti⁴ de Sassamme² pro communi de Sassamme² reddere et restituere illam predam seu damna illi vel illis, cui vel quibus facta fuerit preda vel damnum datum. Item si aliqua preda vel damna data vel facta fuerint alicui personae in personis vel rebus in toto territorio de Clavenna²¹ vel in alpibus, quas Clavennenses teneant ad fictum ab hominibus de Ultramonte, et ipsa preda vel damna conducta fuerint per territorium de Sassamme² a flumine de Speluga¹⁹ insursum versus sanctum Petrum de Reno²⁸, teneantur omnes illis de Sassamme² currere et adiuvare et defendere bona

606. ¹ Konrad II. von Rialt (Masein), Sohn Konrads I. von Rialt, vgl. Stammbaum. — ² Schams. — ³ Caramamma, Geschlecht aus dem Schams, vgl. Nr. 605.

⁴ Pussen, Kr. Schams. — Die im Folgenden erwähnten Orte sind größtenteils stark verschoben. — ⁵ Lohn, Kr. Schams. — ⁶ Fardin, ebd. — ⁷ siell. Begl. Gem. Wergenstein, ebd. — ⁸ statt Wetzels oder Wetzilo. — ⁹ Mathau, Kr. Schams. — ¹⁰ wohl verlesen für Scosoiro, vgl. Ann. II. — ¹¹ Glis Scarsoir, Gem. Donat, Kr. Schams. — ¹² Donat, Kr. Schams. — ¹³ Andeer, ebd. — ¹⁴ Zillis, ebd. — ¹⁵ Reischen, Gem. Zillis. — ¹⁶ wahrsch. Salegn, ebd., ht. eine Flur, früher Hof oder Kapelle möglich. — ¹⁷ Pignia, Kr. Schams. — ¹⁸ Wergenstein, ebd. — ¹⁹ eine Identifikation mit Avers ist unsicher. — ²⁰ Splügen, Kr. Rheinwald. — ²¹ Pevevelli, altes Geschlecht von Chiavenna. — ²² Chiavenna, ital. Prot. Sondrio. — ²³ Ladragnio, b. Chiavenna. — ²⁴ Prata, Gem. Chiavenna. — ²⁵ nicht identifiziert. — ²⁶ Vall, Gem. Chiavenna. — ²⁷ Sant Ambrosch, Gem. Zillis. — ²⁸ Vignale, Gem. Zillis. — ²⁹ Häuserbach, Gem. Splügen. — ³⁰ Kapelle St. Peter, Gem. Hinterhein, Kr. Rheinwald.

S. 112:

fide sine fraude sicut sua res metipsas; et si ipsam praedam vel res excusserint, consignabunt eam vel eas illis de Clavenna²¹; et si ante scierint, quam predicta preda et damna facta sint, quam citius poterint illis de Clavenna²¹ insinuabunt et dicent et defendent nec fiant bona fide; et predicta omnia, sicut superius leguntur in quolibet capitulo, que reddi debuerint, illi de Sassammo²² infra octo dies illis de Clavenna²¹ vel suis missis vel illis, cui ablatae fuerint, res vel bona, postquam ablatae fuerint, sine damno et dispendio illius vel illorum, cui vel quibus res fuerint ablatae. Et sic attendere et observare, ut superius legitur per omnia in quolibet capitulo, promiserunt omnes isti²³ de Sassamme², omnia sua bona et bona totius communis de Sassamme² pignori obligantes, renuntiando auxilio nove constitutionis, et ne se tueri possent dicendo se fore obligatos pro communi vel alieno facto, sed adeo teneantur ac si pro suis propriis factis forent obligati. Et versa vice predicti homines de Sassamme² debent esse salvi et securi cum omnibus suis personis et rebus in tota pertinentia de Clavenna²¹ et de Roncalia²⁰ et de Prata²³ et de Valle²³ et de Ultriro²⁴ eundo et redeundo; et si infra confinia aliquod damnum daretur, infertur eis de Sassammo², excepto a comuni de Cumis²¹ et de mercato vetito a communi de Cumis²¹ et ab illis personis, qui haberent parabolam per commune de Cumis²¹ accipiendi rerum et honorum alicuius de Sassamme² vel suorum dominorum ostendendo ipsi parabolam, quam haberent a comuni: quod si non fieret, teneatur predictum commune de Clavenna²¹ eos reddere et restituere illi, cui ablatae fuerint res, infra octo dies, postquam res ablatae fuerint, sine aliquo damno et dispendio illorum de Sassamme²; item quod nullus homo neque vicinus de Clavenna²¹ debeat predare aliquam personam de Sassamme², quae sit de liberis domini Chunrado de Rialto¹, pro aliquo debito, quod tenetur dare predictus dominus Chunradus illis de Clavenna²¹, tam qui habent parabolam a communi de Cumis²¹ quam qui non habent parabolam, excepto si teneantur dare vel obligati forent alicui de Clavenna²¹ per cartam per se, quibus non sit aliquod preiudicium depredandi. Et haec omnia debent attendi et observari, ut supra legitur in quolibet capitulo, ex utraque parte hinc ad annos viginti completos, ita tamen, ut omni quinto anno debeant sacramenta utriusque partis recuperari per XX homines de credentia Clavenna²¹ in electione hominum de Sassamme² et per XX homines de Sassamme² in electione hominum de Clavenna²¹, in quibus sit semper unus filiorum domini Chunradi de Rialto¹. Quia sic inter eos convenit. Actum in loco Cerani¹³ vallis Sassamme². Unde due carte uno tenore facte sunt. Predicti vero contrahentes hanc cartam et aliam eiusdem tenoris fieri rogaverunt. Interfuerunt testes: dominus Ubertus de Turri filius quondam domini Lamberti de Turri et Lanfranchettus filius Alberti de Voer de civitate Cumarum²¹, et Guifredus Tempestadus filius Alberti Tempestadi de Domaxio²² et Ottobonus Bergamascus et Petrus Garimoltus et Ambroxius de Lera et Folieta filius Petri Folieta omnes de Clavenna²¹, Domaxinus filius Guaschi Becarii et Gualterius Pilizarius.

Postea vero eodem isto²⁴ mense ultimo die exeunte sub eadem incarnatione et indictione Ambroxius Tantonus et Caluus Calegarius et Iordanus de Ponte et Aricus de Oxello et Atto de Ponte et Guido Tantonus et Guilielmus de Rastello et Anricus

Magus et Andreas Pocofilia et Iohannes Scanabucella et Iohannes Alberti de Presbitero et Oldefredus Bolzola, omnes de credentia de Clavenna²¹ ad credentiam de Clavenna²¹ ad campanam sonitam, et Petrus de Solario et Tirisendus de Somagnia et Iohannes de Plaza Comuna consul vicinorum de Ultriro²⁴ et Iohannes de Albónico et Petrus de Gallo consules vicinorum de Prata²³ firmaverunt istam²⁵ concordiam et conventionem, ut supra dictum est in quolibet capitulo, et ea omnia rata et firma habere et tenere promiserunt omnia sua bona pignori obligantes.

(ST.) Ego Ubertus de Hosteno iudex filius Iohannis de Hosteno hanc cartam tradidi et scripsi.

608. ²⁰ Roncalia, s. Chiavenna. — ²¹ Comis. — ²² Domaso, Ital. Distr. u. Prov. Como.

²³ in Fossati, wohl irrig statt stets unscripti. -scriptam, -scriptis. — ²⁴ hier fehlt das zu erwartende reddere et restituere teneantur, — s. in Fossati.

S. 113:

int: CD II, Nr. 345, S. 430

430

345.

Kaiser Karl IV. gebietet allen Reicheshäuptern, daß in allen Handels-
geschäften sie nur die alten Straßen des Bisthums Gur befahren
und dessen Zölle nicht umgehen sollen.

Dat. Breslau 25. Jan 1359.

Orig. im Reichs-Archiv zu Car.

Wir Karl von Gottes gnaden römischer kaiser ze allen zeiten
meines des Reichs, und künig ze Böhmen, erwidern | allen unsern
und des Reichs Erben, den dieser brief gezeigt wird, unsern lieben
getreuen, unser gnad und | alles gut. Wir gebieten euch ernst-
lichen bei unsern und des Reichs Erben, daß ir in allem ewern
geschäfte, | und mit ewir freundschaft, damit ir durch das laut
und Böhmen ze Kur gewissenlich seit ze varen, das | ir kein ander
strazze, gelait und zelle, varen sullet, wann die strazze, zelle und
gelait des Bistums | ze Kur, die man vor alter genant, und
gehalten hat, und wie ir oder iemand anders do wider setet, so |
haben wir dem Bischof¹ von Kur, und seinen nachkomen erlaubet
und empfohen, daß sie dieselben zelle, | strazze und gelait weren
und beschirmen sulsen, und wer euch anders füre, wann die ver-
genant alten | strazze, gelait und zelle, und verläre der, oder nem-
schaden, und hinderung, und den welten wir | uns, und das Reich
nicht an nemmen, noch im darumb kein hilfe tun. Sieben zu Brez-
lau, do man zalt | von Christi geburd dreizebenhundert Jar, und
darnach in dem neun und fünfzigstem Jar an sant | Pauls tag²
als er befehet ward, unser Reichs in dem dreizehnden und des
kaiserthumbs in dem | vierden Jar. — Das Sichel hängt, zum Theil
zerbrochen, an einem Pergamentstreifen.

¹ Sachlich nach dem Original. — Breslau und Gähren eroberten
dieses Bistum.

² Dieses Fest wurde dem Bischof Peter I., genannt der Schone, zum
Gangler des Kaiser, bewilligt. Dem Bischof Disentis, mit welchem der
Kaiser auf sehr präcaraten Fuße lebte, war dasselbe höchst mißfällig. Die
Synopsis, annal. noviss. Dissert. III, fol. 19 b bemerkt darüber: „Hoc cano-
nicum mandatum monasterio nostro Disentensi eiusque subditis et ministe-
ralibus incredibili detrimento fuit.“

³ Wo der Paulstag ohne andere Bezeichnung steht, ist fast immer Pauls
Wochentag gemeint. Vgl. Brückner's Geschichte, b. III, Chronologie 177.

in: CD IV, Nr. 105, S. 135-138

105.

Jacoben v. Castelmur's

Wyn gebing den weg über den Setma zumachen.

Lat. 31. Jan. 1387.

Wir Johannes von gottes und des Stuls gnaden ze Rom
Byschoff ze Chur. und wir Graf Rudolf von montfort here
ze Wellirch und ze disen ziten pfleger desselben gotshuses ze Chur.
Lund kund und veriehent öffentlich mit diesem gegenwärtigen brief,
Allen den die In ansehent lesend oder hörend lesen, das wir an-
gesehen haben den großen kumber und gebrechen und die manig-
faltigen großen arbeit und sorg, die man alle zeit lident und dul-
dend ist, In dem lande von sorglichen wegen und strassen. Und
sunderlichen über den berg, den man nempt der Setman, das
da kausleut und ander leut groß sorg und arbeit haben und liden
müßen. Wan der selbe weg über den berg ze disen ziten also nit
geschaffen noch geordnet ist, das Sy den ane sorg gewandlen als
gewerben mugen, mit kosmannschafft als mit andren dingen, und
das Sy all zeit sorg haben müßen lieb und gut da zeuerlirrent,
wann nun gösslich recht das weyset und levet das man strassen stet
und sorg, beghren buwen und machen sol, darumb haben wir uns
wilerlich verbracht mit gutter zittiger vorbetrachtung unnd nach rat
unnd unnderweisung unser lieben getrewen Amptleut und ander
wiser leut, dem land ze nutz, und allen kouffleuten und och andren
luten ze trost und ze hilf. Darumb das kosmannschafft und andre
ding über den selben berg us und in, bester sichrer und gewärtlicher
geuertigt und bracht mugind werden, wann och das vast notturlig
ist, und darnach sient wir mit dem frommen wolbescheiden Ja-
coben von Castelmur des in ain und übereinkommen das er
ainen weg und lanckstraz über den vorgenanten Berg von Tingen
unz gen Plurs machen wil, und buwen sol, Also das man mit
wägen wol darüber gefaren und gewandlen mug. Und sol och
ain Wagen hinin wert über den berg und uff der straz sechs und
drissig tub swävi wol getragen, und heruß wert, die großen vardel
(sic) och wol damit geuertiget werden, der vorgenant Jacob von
Castelmur oder sin erben, ob er enwâr, Sond och die vorge-
dachten straz In eren haben Also da Sy allweg geng gewirbig
und gut sy, an geuerd, und wenn er oder sin erben den weg und
die straz, also usbracht, geordnet und gemacht hand. Das man
mit wagen darüber gefaren und gewerben mag, als vor ist be-
schaiden. So sond er oder sin erben, ob er enwâr, darnach und
dannenhin ewiglich von derselben straz ze rechter weglösin nemen,
von kosmannschafft und von andren dingen als hienach geschriben
stat, des ersten von ainem Englischen wolck vier schilling pilyan,
von ainem tütischen wolck drey schilling, von ainem großen Wardel
och vier schilling, von ainem clainen vardel drey schilling, von ainem
gespaltenen som der ze gelait gat, welcherlay guttes das ist, sechs
pilyan und von ainem jeglichen roß und mayden besunder auch
sechs pilyan doch mit namen und mit rechtem gebing usgenommen
aller kouffleut roß und mayden die sy selber ritend, und alle

S. 115:

fömer, also das die da nünt geben sond, weder auß noch in. Und wenn er oder sein erben diß uorgescriben weglösin also dise nächsten zehen Jaure, die nu schierost nach der dat diß briefs nach enander komet und künstlig sind ingenomen hand. So sond sy danenthin ewiglich nit mer vordern noch nemen von enkainem stuf besunder dann die vorgeschribnen weglösin halb. als vor ist beschaiden und daran ein ungeuerlich benügen haben, wir habent och mit namen gen dem vorgedachten Jacoben von Castelmur berecht und bedingt, wär ob es hienach ze schulden kām, und kuntlich offen und fürbracht wurde, das er oder sin erben, die Straß also in eren nit haben noch bessern weltind, als vor ist beschaiden und das die straus darüber also unwegefertig und also gebresthaft wurde, das man die nit gewandlen noch gewerben möcht, als och vorgeschriben stat, alle die wise das ist und als diß das beschicht und ze schulden kombt das dann weder Er noch enkain sein erben noch niemand andre von Tro wegen fürbasermer (sic) en kain weglösin nemen noch vordern sond, wenn aber Sy den weg und sträß, darnach wider geng und gut gemachent das man aber mit wägen darüber gefarn mag, So sond und mögen sy danne aber die vorgeschribnen weglösin Innemen und vordren in der wyß als vor ist beschaiden, Sy mugent och die selben weglösin uff der egenanten sträß Innemen wa sy wend und wa Inen das ze allerzuglichest ist, an all geuärd, Wir obgenanter Bischoff Johans von Cur, und Graf Rudolf von Montfort pfleger zu Cur. habent och dem vorgeannten Jacoben von Castelmur verhaißen darumb das er die obgedachten sträß besterbas in eren gehalten mug, das wir und alle unser nachkomen Es syent Bischoff oder pfleger desselben goghawveses ze Cur. In und sein erben dabj halten und schiermen söllent, das sy bi der selben weglösin und bi allen stufen beliben und bestan mugind als vorgeichriben stat. und beschaiden ist, bey guten trewen an all geuerd. Und darumb das och dis alles vest und stat belib nun und och hienach. Des ze warem und offem urkund und ainer bestätten vesten sicherhait. So gebend wir dem vorgeannten Jacoben von Castelmur und allen seinen erben disen brief besigelt für uns und alle unser nachkommen, mit unsern aigen angehenkten insigeln. Ditr brief ward ze Belkirch geben do man von Cristes gepurt zalt drüzehenhundert Jar darnach in dem siben achtzigisten Jaure an dem nechsten Samstag vor unser l. strowen tag ze der Lichtmess.

Nach einer sehr alten Copie auf Papier im Besitze des Herausgebers.

S. 116:

aus: Rani, in: BM 5, 1936, S. 158-160

Viamalabrief vom 25. April 1473.

Wir Jörg, Grafe von Werdemberg, Sangasa, Herr zú Ortenstein und am Heinzenberg unnd wir die nachpurschaften der dryen dörffer zú Tuis, Katz unnd Mazein Bekennend, vergêhend unnd thünd kund aller-ménigklichen für uns unnd für alle unser Erben unnd nachkommen, das wier mit rat, willen, wissen und erlopnusse des gantzen unnd gemeinen lands Tumléschg, hie dis halben dess Rins Tuis und Katz halben und mit einandern under rêdet, bedacht unnd angenommen haben zú lob gott dem allmêchtigen, och durch Ere, nutz und frommen willen gemeiner landen der porten, ôch der kouflüten, fremder und heimscher, dennen so denn sôlich Strassen zú bruchende not ist, die richstras und den wêg enzwüschend Tuis und Schams, So man nempt Fyamala zú howen, uffzôrichten und ze machen, damit ein Jeder fromm mann, frômde und heimsche person, kouftüt oder ander mit lerem libe und güt dester bas sicher und frye wandren hin In und har uß ungefârlichen und haben zú sôlichem Ein Jeden, so in unsern laude Seßhaft ist, ob Jemand Sôlichs begêrt hat, gewelt kommen lassen uff Sôlich vorm und gestalt, wie hernach mêldet und von stuk zú stuk geschriben ist, dem ist also:

Das wier die Fyamala und den wêg enzwüschend Tuis und Schams haben lassen howen und machen uff unsern Costung So denn wier mit Etlicher hilfpe, Stür unnd rat, So die von Schams, Rinwald, Clêffêrtal und Masogsertal uns gestürt und gethan haben, wier Schwarlichen mit grossem gelt und güt ußgegâben unnd erlitten haben mitsampt andrer grosser arbeit und müy, personlich mit unserm lib und güt, daran vorhin lang zit bezwungenlich gotz gewalts halben, geprucht und verzert haben und noch alle zyt hinfür thun müssen táglichen. Unnd sind dis die persona zú Tuis, Katz und Mazain, So in der Rode begriffen sind: Als ersten Riget Damô, Gory, Hensly Gantabein, Dumênig, Michêlschmid, Hensly Stâger, Casper Tila, Heinrich Gantabein, Hans Hermann, Cristen Graß, Peterman Graß, Heiny Tâster, Albert Schnider, Schnupfer, Ürich Saly und Elsy Sin hußfrow, bedy ein rod, Ürich Gantabein, Clauß Tschona, Jakob Tschona, Pedrut Hans Ürich, Ürich Kürßner, Bastian Gantabein, Andrés Schnider, Peter Bargêller, Junkher Andrés Nuttschona, Elschutta Moryzy, Risch Varrett, Grosmênisch, Lorêntz Gantabein, Pedrut Seila. Item zú Mazein Risch von Mulin, Caspar von Mulin, Thöny Mastral, Jörg Rigett, Cristoffel und Schimun Rigetten, beid ein Rod, Jann Riget, Peter Rigett, Jakob Mastral, Nutt Baselga, Jan Anthöny, Jan Pitschen Gaschimun, Janut Janigg, Andres und Jann Janiggen, beid ein Rod, Claus Baselga. Item zú Katz Hans Rupp, Nuttin von Valleina, Janut von Falleina und Anna Tschöry, Sin Ewib, bede ein Rod, Jöry Marugk, Hansemann, Jan von Rafrew, Thöny Wilhelm, Vallentin Tafaser. Mitt sôlicher bescheidenheit, das wier obgenanten alle, So in der Rod begriffen sind und unser erben und nachkommen das koufmansgüt fürn und verggen sôllen und mugen, es syc rodgüt oder ander fürleit güt in sôlicher vorm und wyse, das wier mitsampt den kouflüten des nutz, ere und frommen haben mügen, wie denn billich Erber und recht biß je von altem wêsen daher gewonlich gewesen ist ze guten trüwen ungefârllich, Nun sôlich koufmansgüt zú vertigen und nachzkommen, wie obbegriffen ist, haben wier alle und ain jeder, so inn diser rod begriffen ist, vertröst und trostung gegêben als vil als umb fünfzig Rinischer guldin, also ob sach wêre, da vor gott allzyt sin welle, das einer oder mer einem koufmann sin güt verfalte oder sust zú schaden brecht mit verwaren läßlichen dingen der ochsen, der rossen mit wêggen, mit schlitten oder mit knêchten oder sust mit andren sachen, das sich Sôlichs durch ware kuntsame darlegen môcht der oder die sullen denn schuldig sin einem koufmann sin Costen und schaden abzetrâgen uß den obgeschribnen fünfzig rinschen guldin, so denn ein jeder darumb ze trostung gesetzt haut als obmêlt allwegen nach rêcht und gericht erkantnusse, alles getruulich unnd ungefârllich, ôch zú aller zyt gotz gewalt und hern not vorbehalten in allen Stuken und artiklen.

S. 117:

Es ist och namlichen vestenlich berett und geordniert worden. es bescheide also das deheiner. so in der rod begriffen ist uff em land ziehen welte und über etlich zyt wider harjme lußhablichen welt sin und wërden und die rod widerumb an sich nemen welte. das soll im ze thun nitt abgeschlagen sin mit sölichem bescheide. das er die zwen guldin widerumb der Rod gëbe und antwurt. ob man jms hinus gegäben hette und ob Costung uff die stras gegangen wère. sölich wyck als êr uff gewësen wer. sol er nach anzal sin teil och darlegen.

Wier haben och mit lutern worten gemacht und gesetzt. das enkeiner. so in diser Rode begriffen und gehörig ist weder einer noch mer. sin rod nit ensoll noch enmag weder versetzen noch verkouffen außwendig der gantzen und gemeinen rode.

Item es ist och clarlichen gesetzt und berett worden. ob deheiner. einer oder mer. so jn diser obgenampten rode begriffen und genant ist. als umb die fünfzig rinisch guldin. wie obvermelt ist. ze vertrösten nit gnugsamlichen trostung geben wölte. so sol er etlich wil und zyt von der Rod stan und ist jm vorbehalten in die Rod widerumb zu kommen lassen. wenn er die trostung setzen mag als ein andrer. der jn der rod begriffen ist.

Wir obgenanten alle. so in diser rode begriffen und unser erben und nachkomen haben och gesetzt und gemacht. das also das enkeiner. sin rod nit ensoll noch enmag enkeinem noch niemand weder versetzen. verpfenden noch verkouffen sunder welte deheiner darvon stan. so sol er die rod gantzer und gemeiner Rod gëben und sust niemand andrem jn enkein wyse noch form.

Wir obgenanten. alle unser Erben und nachkommen. so jn diser Rode begriffen und gewant sind. sullen und wellen alle Jar und jedes besunder uff Sant Jörgen tag ungfärlichen uns züsammenfügen und sullen denn under uns sëlbs sehwen und erfahren. ob jemand. einer oder mer. die obgemelt trostung nit gnugsamlichen gëben und thun möcht. so sol er aber von der rod stan biß er die trostung. wie obmelt. gëben mag.

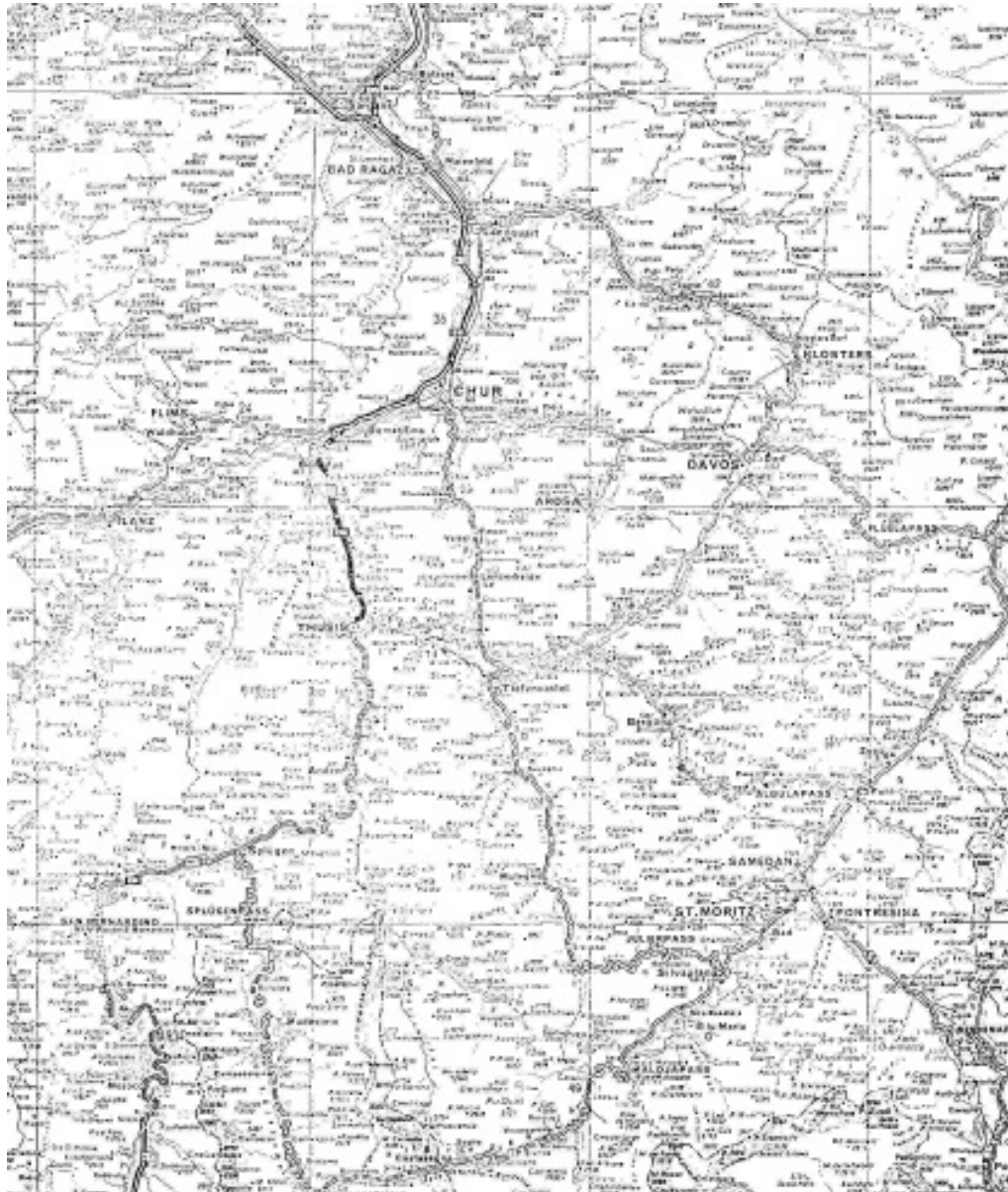
Wir sullen och alle und jedes Jars uff den obgenanten Sant Jergen das teiler und furleiteramt besetzen und verlihen noch nutz und fug nach unserm besten verstan. das wier alle nitsampt den koufluten und den furluten er. nutz und frommen haben mögen. Item wier sullen och mer uff den obgenanten tag der rod frommen. nutz und ere in allen Stuken und artiklen für uns nemen. betrachten und furdren. das jedermann. fröndem und hainschem. widervarn muge der stras und für halben. was billich und erber sye ungfärlichen.

Unnd ist mer beret und gemacht worden. welcher der wère. under uns obgenanten allen. so in der rod verschriben sind. es wër einer oder mer. der begërte von der rod zü stan sines guten fryen willen und die rod nit mer haben welte. so sollen die andern rodmaister jm zwen guldin rinisch gëben und soll êr sich sëlbs für sich und all sin Erben und nachkommen der rode zu ewigen zyten niemer mer anmënen. behëlffen noch berüffen sunder jn die rod niemer mer kommen lassen.

Unnd hiermit das dis obgeschriben uffrêcht redlich unnd ewig verbunden Rode und gemêcht unnterbrochen gehalten und gestrakt nachgegangen wërd und belibe von uns obgenanten allen. so jn diser Rode begriffen und verschriben sind zü ewiger gezügnuß und Sicherheit haben wier obgemelter Jörg. Grave etc. durch êrastlicher pitt willen dern obgenanten dryer Dörffer nachpurschafft Tuzis. Catz und Mazzin unser eigen Insigel thun heuken an disen briefe. doch uns. unsern Erbon und nachkommen unshedlichen. Unnd noch zu nierer Sicherheit unnd gezügnuß haben aber wier obgenanten alle. so jn der berürten Rode verwant und bedacht sind och gebetten und erbëtten den vesten Junkherrn Joachim von Castelmur. an der zyt vogt zü Fürstnow. das er sin sigël im und sinen Erben unshedlich och gehenkt haut nach dez gedachten Jörgen. Grafen von Wërdenberg. Sangans. Herr zü Ortenstein unnd am Heinzenberg etc. unsers gnëdigen hern an disen briefe. Der gëben ist unnd dise rod uffgericht. gemacht unnd verbunden ward Im Jar. do man zalt von gottes unsers lieben hern gepurt Tusend vierhundert Sybenzig unnd darnach im dritten zü Sant Jörgen dez lieben Heligen unnd Ritters tag.

[Original Pergament. Siegel fehlen. Größe 59:39 cm. — Gemeindearchiv Thuisis Urk. Nr. 3.]

S. 118:



Anmerkungen:

- ¹ *Planta, Fahr- und Saumwege, 1985, S. 33, Planta hat entweder eine Passtrasse vergessen oder vielleicht den Malojapass nicht mitgezählt, denn es gibt sogar zehn für den Autoverkehr ausgebaute Passtrassen in Graubünden (Lukmanier, San Bernardino, Splügen, Maloja, Julier, Albula, Flüela, Bernina, Ofen, Umbrail).*
- ² *Unter einem Pass versteht man eine von der Natur vorgezeichnete begeh- oder befahrbare, meist schmale Einsattelung an einer Wasserscheide, vor allem im Hochgebirge, die den Übergang von einem Talgebiet in ein anderes ermöglicht. (Der Grosse Brockhaus, 1983)*
- ³ *T. Mayer, 1965, S. 8, Pauli, 1980, S. 220, als Beispiel für eine tiefe Schlucht sei hier die Viamala genannt (zwischen Thusis und Zillis, auf dem Anfahrtsweg zu Splügen und San Bernardino)*
- ⁴ *Pauli, wie Anm. 3.*
- ⁵ *T. Mayer, 1965, S. 9, Planta, wie Anm. 1.*
- ⁶ *Schnyder, 1973, S. 2, Planta, wie Anm. 1., Bergier, 1974, S. 5 u. 6*
- ⁷ *Schnyder, wie Anm. 6. Vgl. dazu Bundi, 1982, S. 91f.*
- ⁸ *T. Mayer, 1965, S. 9*
- ⁹ *ebda.*
- ¹⁰ *Bergier, 1974, S. 7*
- ¹¹ *Schulte, 1900, S. 55*
- ¹² *Oehlmann, 1878 und 1879*
- ¹³ *wie Anm. 11.*
- ¹⁴ *Denecke, 1987, u.a.*
- ¹⁵ *Borst, 1974, Bergier, 1974 und 1987, Caroni, 1978 u. 1979, u.a.*
- ¹⁶ *Denecke, 1987, S. 208*
- ¹⁷ *Schnyder, 1973, S. 2*
- ¹⁸ *wie Anm. 16.*
- ¹⁹ *Jenny, 1965, S. 17*
- ²⁰ *Ich habe hauptsächlich die Landeskarte der Schweiz im Masstab 1:100 000 (Blätter 38, 39, 43 und 44) benutzt, hrsg. v. Bundesamt für Landestopographie der Schweiz. Ganz hinten befindet sich eine ausklappbare Karte (im Masstab 1:303 000), auf der ich die betreffenden Pässe gekennzeichnet habe.*
- ²¹ *Haushofer, 1928, S. 126 (Hervorhebung im Originaltext)*
- ²² *Aerni, 1979, S. 55*
- ²³ *ebda.*
- ²⁴ *ebda.*
- ²⁵ *ebda. S. 55-57, Vgl. auch Zimpel, 1958*
- ²⁶ *wie Anm. 2*
- ²⁷ *zitiert dem Sinne nach bei A. von Brandt, 1983 S. 48-60*
- ²⁸ *Hrsg. v. der Schweizerischen Landesbibliothek (erscheint jährlich)*
- ²⁹ *Aerni u. Herzog(Hrsg.), 2. erweiterte Auflage 1984*
- ³⁰ *Aerni, 1986, S. 268*
- ³¹ *Aerni/Schneider, 1984, S. 124*
- ³² *Schnyder, 1973, S. 9*
- ³³ *Clavadetscher, 1955, S. 11.*
- ³⁴ *zusammengefasst bei Schnyder, wie Anm. 32.*
- ³⁵ *Schneider-Schneckenburger, 1980, S. 3, Anm.: Im schweizerischen Schrifttum liest man meist 'Vintschgau', wir halten uns an die heute im Südtirol gebräuchliche Form.*

-
- ³⁶ I. Müller, 1964, S. 1.
- ³⁷ Clavadetscher, 1955, S. 11. siehe unten S. 35.
- ³⁸ Planta, *Die Erforschung alter Wege*, S. 7/8, ders. 1987, S. 11, Plaz, 1984, S. 11, u.a.
- ³⁹ Schnyder, 1973, S. 3
- ⁴⁰ Planta, *Fahr- und Saumwege*, 1985, S. 33, Vgl. auch Schnyder, 1973, S. 2 und Wyss, 1973, S. 192
- ⁴¹ Planta, wie Anm. 40
- ⁴² Wyss, wie Anm. 40
- ⁴³ Zindel, 1977, S. 3-5
- ⁴⁴ ebda., S. 5
- ⁴⁵ Planta, wie Anm. 40, S. 33f., Schnyder, 1973, S. 6, Schwarz, 1971, S. 26, u.a.
- ⁴⁶ Planta, *Die Erforschung alter Wege*, 1985, S. 7/8
- ⁴⁷ Pauli, 1980, S. 224, Rageth, 1977, S. 5, u.v.a.m.
- ⁴⁸ Zindel, *Der bündnerische Raum*, 1985, S. 4.
- ⁴⁹ Jenny, 1965, S. 20. Wyss, 1973, S. 193, u.a.
- ⁵⁰ Wyss, wie Anm. 49 u.a.
- ⁵¹ Rätisches Museum Chur, *Ausstellungsführer*, 1977/78
- ⁵² wie Anm. 47
- ⁵³ wie Anm. 46
- ⁵⁴ Simonett, 1954, S. 20, C. Heuberger, 1932, S. 14
- ⁵⁵ wie Anm. 51, Vgl. auch Schnyder, 1973, S. 3.
- ⁵⁶ Wyss, 1973, S. 193, Pieth, 1945, S. 8, Plaz, 1984, S. 11, Heuberger, 1932, S. 15, Conrad, 1934, S. 194, Rätisches Museum Chur, u.a.
- ⁵⁷ wie Anm. 56
- ⁵⁸ Conrad, wie Anm. 56, Heuberger, wie Anm. 56, Planta, *Fahr- und Saumwege*, 1985, S. 33/34, u.a.
- ⁵⁹ Rätisches Museum Chur 1977/78
- ⁶⁰ Planta, wie Anm. 58, Vgl. auch Helbling u. Moosbrugger 1972, S. 7
- ⁶¹ Planta, wie Anm. 58, S. 35
- ⁶² Poeschel, 1930, S. 12, Schnyder, 1973, S. 7, Rätisches Museum Chur
- ⁶³ Schnyder, 1973, S. 6, Rätisches Museum Chur
- ⁶⁴ Zindel, 1977, S. 8
- ⁶⁵ Rätisches Museum Chur, 1977/78.
- ⁶⁶ Jenny, 1965, S. 20, Vgl. auch Projer, 1986, S. 119, u.a.
- ⁶⁷ Erb, 1969, S. 14, u.a. Vgl. auch Clavadetscher, 1955, S. 14
- ⁶⁸ Clavadetscher, 1985, S. 43
- ⁶⁹ ders., 1979, S. 159
- ⁷⁰ Pieth, 1945, S. 23
- ⁷¹ siehe unten S. 10
- ⁷² Decurtins, 1985, S. 45, u.a.
- ⁷³ Frei-Stolba, 1985, S. 7
- ⁷⁴ Schneider, 1982, S. 2
- ⁷⁵ Planta, *Fahr- und Saumwege*, 1985, S. 34, Vgl. dazu auch Herzig, 1983, S. 70, 73f.
- ⁷⁶ Barraud/Herzig, 1983, S. 138
- ⁷⁷ Planta, *Die Erforschung alter Wege*, 1985, S. 9
- ⁷⁸ Kurz vor seinem Tod, 1986, wurde Armon Planta, als Anerkennung seiner Wegforschung, die Ehrendoktorwürde der Universität Bern verliehen.

-
- ⁷⁹ Ein Grossteil dieser Aufsätze ist im Literaturverzeichnis aufgeführt.
- ⁸⁰ Bd. 1, 1985, Bd. 2, 1986, Bd. 3, 1987
- ⁸¹ Schwarz, 1971, S. 26
- ⁸² Planta, *Verkehrswege im alten Rätien*, 1985, S. 3
- ⁸³ Planta, 1975
- ⁸⁴ ebda. S. 38/39, Vgl. dazu Bener, 1942, S. 150ff.
- ⁸⁵ ebda. S. 38
- ⁸⁶ ebda.
- ⁸⁷ ed. O. Cuntz, *Itineraria Romana I, Itineraria Augusti et Burdigalense*, 1929
- ⁸⁸ Neuausgabe im Originalformat: *Tabula Peutingeriana, Codex Vindobonensis 324*, 1976
- ⁸⁹ Schnyder, 1973, S. 5, Rageth, 1986, S. 46
- ⁹⁰ Pauli, 1980, S. 253, König, 1979, S. 80.
- ⁹¹ Rageth, 1986, S. 46
- ⁹² Lieb, 1967, S. 139ff.
- ⁹³ ebda., S. 101f.
- ⁹⁴ dazu auch: Staehelin, 1948, S. 381, Clavadetscher nennt 1955 auf S. 11 nur Julier und Splügen, 1985 auf S. 43 dagegen auch noch den Septimer, als gut ausgebaute Reichsstrasse(n).
- ⁹⁵ Lieb, 1967, S. 101f., 139ff., etc.
- ⁹⁶ Rageth, 1986, S. 47
- ⁹⁷ Pauli, 1980, S. 252: Die Nationalbibliothek Wien bewahrt sie (diese Kopie) als einen ihrer grössten Schätze auf, nach dem Augsburger Humanisten Konrad Peutinger, der sie eine Zeit lang besass, heisst sie *Tabula Peutingeriana*. Fast das gesamte römische Reich ist auf dieser Pergamentrolle, die nur 35 cm breit, dafür aber fast 7 m lang ist, stark verzerrt abgebildet. Ein Ausschnitt aus dieser Karte ist bei Pauli abgebildet (S. 246f.). Im Rätischen Museum in Chur ist eine Kopie dieser Kopie ausgestellt
- ⁹⁸ wie Anm. 96.
- ⁹⁹ ebda.
- ¹⁰⁰ Staehelin, 1948, S. 381 f., 384 f., 387, Clavadetscher, wie Anm. 94., Goetz, 1888, S. 365, u.a.
- ¹⁰¹ Staehelin, a.a.O., S. 341
- ¹⁰² Walser, 1967, S. 10, ders., 1983, S. 38f.
- ¹⁰³ ebda.
- ¹⁰⁴ Walser, 1967, S. 10
- ¹⁰⁵ Rageth, 1986, S. 47, Vgl. dazu auch Overbeck, 1982, S. 231f.
- ¹⁰⁶ Vgl. dazu auch Callies, 1973, S. 195
- ¹⁰⁷ siehe dazu Anm. 78, Herzig/Aerni, Vorwort S. 1, in: *Planta, Verkehrswege im alten Rätien*, Bd. 1, 1985, Rageth, 1986, S. 48, u.a.
- ¹⁰⁸ Rageth, wie Anm. 107.
- ¹⁰⁹ Herzig/Aerni, wie Anm. 107.
- ¹¹⁰ Rageth, wie Anm. 107.
- ¹¹¹ ebda
- ¹¹² Planta, 1976, ders., *Verschiedene Wege*, 1979, ders., *Zum Römerweg*, 1979, ders., *Der römische Fahrweg*, 1979, ders., *Fahr- und Saumwege*, 1985, ders., *Verkehrswege im alten Rätien*, Bd. 2, 1986.
- ¹¹³ Overbeck, 1982, S. 150 u. S. 232
- ¹¹⁴ ebda., S. 232
- ¹¹⁵ ebda., S. 134f., Vgl. dazu auch Staehelin, 1948, S. 381f., Schnyder, 1973, S. 5, u.v.a.m.
- ¹¹⁶ wie Anm. 114. Vgl. dazu auch Schnyder, wie Anm. 115.

-
- ¹¹⁷ Zindel, *Die Römer in Graubünden*, 1985, S. 3.
¹¹⁸ *ebda.*
¹¹⁹ Siegfried, 1985, S. 11
¹²⁰ Zindel, wie Anm. 117, S. 4
¹²¹ Siegfried, wie Anm. 119, S. 12
¹²² Rageth, 1986, S. 47
¹²³ Planta, 1973
¹²⁴ Staehelin, 1948, S. 380, Clavadetscher, 1955, S. 12, J. Simonett, 1986, S. 8, u.a.
¹²⁵ Vgl. dazu auch König, 1979, S. 81: J. Simonett, wie Anm. 124
¹²⁶ siehe oben S. 19f.
¹²⁷ zwischen Thusis (im Domleschg) und Zillis (im Schams)
¹²⁸ Ch. Simonett, 1954
¹²⁹ Schnyder, 1973, S. 6, Vgl. dazu auch Clavadetscher, 1955, S. 12f.
¹³⁰ Planta, 1984, Vgl. dazu auch Rageth, 1986, S. 57,60.
¹³¹ zwischen Andeer (im Schams) und Splügen (im Rheinwald)
¹³² Schnyder, 1973, S. 6, Overbeck, 1982, S. 233, Rageth, wie Anm. 130
¹³³ Overbeck, *ebda.*, Schnyder, *ebda.*, S. 7, u.a.m.
¹³⁴ Schnyder wie Anm. 133.
¹³⁵ *ebda.*
¹³⁶ Overbeck, wie Anm. 132, Vgl. dazu auch H. Meyer, 1861, S. 23
¹³⁷ Pauli, 1980, S. 254, Vgl. auch Overbeck, 1982, S. 234
¹³⁸ Rageth, 1986, S. 56, Overbeck, 1982, S. 237, Planta, 1985, u.a.
¹³⁹ Schnyder, 1973, S. 9, E. Meyer, 1972, S. 89, Peyer, 1972, S. 95
¹⁴⁰ Michel, 1918, S. 71, König, 1979, S. 81, Vgl. dazu auch Ch. Simonett 1954, S. 214. Weil Stilicho mit einem ganzen Heer über den Splügen gezogen sein soll, vermutete Simonett, dass Splügen und Viamala in spätrömischer Zeit befahrbar waren. Wie bereits erwähnt, wurde diese Vermutung von Planta widerlegt (siehe oben S. 20).
¹⁴¹ z.B. vor den Alemannen, die bei ihren Angriffen auf Italien (ab dem 3. Jh.) mehrmals über die Bündner Pässe zogen. Ein Teil der 497 von den Franken vernichtend geschlagenen Alemannen wurde, wie Clavadetscher (1979, S. 163) vermutet, zu Beginn des 6. Jhs. unter gotischer Schutzherrschaft im Norden Rätians angesiedelt.
¹⁴² Clavadetscher, 1979, S. 159
¹⁴³ Titel des spätrömischen Vorstehers der Zivilverwaltung
¹⁴⁴ Clavadetscher, 1979, S. 162, Peyer, 1972, S. 105
¹⁴⁵ Peyer, 1972, S. 105f., Schnyder, 1973, S. 10: Vgl. Büttner, 1960
¹⁴⁶ siehe dazu vor allem I. Müller, 1939, S. 337-368
¹⁴⁷ Peyer, 1972, S. 107, Schnyder, 1973, S. 11, Clavadetscher, 1979, S. 174
¹⁴⁸ Tello, Constantius und Remedius. (Clavadetscher, *ebda.*)
¹⁴⁹ Das Churer Bistum erscheint im Jahre 451 zum ersten Mal in den Quellen und zwar als Mitglied des Mailänder Metropolitanverbandes. (I. Müller, 1969, S. 3)
¹⁵⁰ Clavadetscher, 1979, S. 174
¹⁵¹ *ebda.*, Vgl. auch Clavadetscher, 1947
¹⁵² Peyer, 1972, S. 122
¹⁵³ Büttner, 1959, S. 12
¹⁵⁴ Pieth, 1945, S. 32, Schnyder, 1973, S. 11, u.v.a.m.
¹⁵⁵ Büttner, 1959, S. 13, Clavadetscher, 1947, S. 329f.
¹⁵⁶ Peyer, 1972, S. 123
¹⁵⁷ wie Anm. 155

-
- ¹⁵⁸ *Clavadetscher, 1985, S. 43*
- ¹⁵⁹ *Büttner, Vom Bodensee, 1965. S. 87*
- ¹⁶⁰ *ebda. S. 88*
- ¹⁶¹ *Schulte, 1900, S. 61, Pieth, 1945, S. 38, BUB I, Nr. , 53*
- ¹⁶² *Pieth, ebda.*
- ¹⁶³ *Pieth, 1945, S. 3 9, Peyer, 1972, S. 138, Schnyder, 1973, S. 12, u.a.*
- ¹⁶⁴ *Ch. Simonett, 1971, S. 110*
- ¹⁶⁵ *ebda.*
- ¹⁶⁶ *Schnyder, 1973, S. 12*
- ¹⁶⁷ *ebda.*
- ¹⁶⁸ *ebda. S. 12*
- ¹⁶⁹ *BUB I, Nr. 108, 109, 113-115, 119, 146 u. 152, Schnyder, 1973, S. 114f.*
- ¹⁷⁰ *Pieth, 1945, S. 38f., Schnyder, 1973, S. 12f.*
- ¹⁷¹ *Schnyder, ebda. S. 13*
- ¹⁷² *Pieth, 1945, S. 40*
- ¹⁷³ *ebda. S. 41*
- ¹⁷⁴ *Büttner, Churrätien. 1972, S. 252*
- ¹⁷⁵ *Pieth 1945, S. 41*
- ¹⁷⁶ *Büttner, Vom Bodensee, 1965, S. 101, ders. Churrätien 1972, S. 253, Peyer, 1972, S. 165, Schulte 1900, S. 85ff.*
- ¹⁷⁷ *wie Anm. 175*
- ¹⁷⁸ *ebda.*
- ¹⁷⁹ *CD. II. Nr. 345 (siehe Quellenanhang unten S. 113)*
- ¹⁸⁰ *Schnyder, 1973, S. 153, Dokument Nr. 118,*
- ¹⁸¹ *siehe unten S. 72 (Geschichte des Septimerpasses) Deplazes, 1973, S. 12*
- ¹⁸² *ebda.*
- ¹⁸³ *Pieth, 1945, S. 75f.*
- ¹⁸⁴ *ebda. S. 77: Die Bezeichnung 'Gotteshausbund' ist denn auch erst Ende des 16. Jahrhunderts belegbar.*
- ¹⁸⁵ *Schaufelberger, 1972, S. 286*
- ¹⁸⁶ *Pieth, 1945, S. 75ff., Deplazes, 1973, S. 12f,*
- ¹⁸⁷ *Pieth, 1945, S. 79*
- ¹⁸⁸ *Schaufelberger, 1972, S. 286*
- ¹⁸⁹ *Bundi, 1986, S. 550*
- ¹⁹⁰ *Pieth, 1945, S. 82ff.*
- ¹⁹¹ *ebda., S. 84f.*
- ¹⁹² *ebda., S. 97*
- ¹⁹³ *ebda., S. 85, 124ff.*
- ¹⁹⁴ *Scheffel, 1914, S. 196*
- ¹⁹⁵ *Oehlmann, 1878, S. 176*
- ¹⁹⁶ *Zettinger, 1900, S. 105*
- ¹⁹⁷ *Vgl. dazu Scheffel, 1914, S. 205, Anm. S.*
- ¹⁹⁸ *Oehlmann, 1878 u. 1879*
- ¹⁹⁹ *Tellenbach, 1977, S. 53, H.-W.Goetz, 1986, S. 23, Ohler, 1986, u.a.*
- ²⁰⁰ *Zettinger, 1900, Pauli, 1980, S. 258ff., Claude, 1985, S. 136ff., u.a.*
- ²⁰¹ *Hanke, 1967, S. 224ff., 244f., Schreiber, 1951, S. 335-342, Seitz, 1987, S. 36ff.*
- ²⁰² *Tellenbach, 1977, S. 63, Vgl. auch Denecke, 1987, S. 220*

-
- ²⁰³ BUB I, Anhang S. 376-396.
- ²⁰⁴ CD II. Nr. 76, S. 98-132.
- ²⁰⁵ siehe oben S. 8f.
- ²⁰⁶ v. Brandt, 1983, S. 61.
- ²⁰⁷ E. Bernheim, *Lehrbuch der historischen Methode*, 1908.
- ²⁰⁸ wie Anm. 206, S. 52ff., 61ff.
- ²⁰⁹ ebda., S. 62
- ²¹⁰ Ohler, 1986, S. 19
- ²¹¹ neueste Edition: Haefele, 1980
- ²¹² ebda., S. 32, 106, siehe *Quellenanhang unten S. 105, 109*, Oehlmann, 1879, S. 191f. Berger, 1890, S. 91f.
- ²¹³ siehe unten S. 71
- ²¹⁴ Borst, 1978, S. 115
- ²¹⁵ wie Anm. 211, S. 106, siehe unten S. 71, 105
- ²¹⁶ Haefele, 1980, S. 9
- ²¹⁷ Lieb, 1967, S. 141
- ²¹⁸ wie Anm. 216.
- ²¹⁹ Borst, 1978, S. 115
- ²²⁰ v. Brandt, 1983, S. 59
- ²²¹ CD I, 1848-1852, II, 1852-1854, hrsg. v. T. v. Mohr CD III. 1861, IV, 1865, hrsg. C. v. Moor
- ²²² BUB I, 1955, II, 1973, 1985, hrsg. v. der Historisch- Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden, bearb. v. Meyer-Marthaler/Perret.
- ²²³ Schulte, 1900, Bd. 2, S. 179-190
- ²²⁴ Peyer, 1959
- ²²⁵ Schnyder, 1973, S. V
- ²²⁶ Deplazes, *Alpen*, 1986
- ²²⁷ Denecke, 1987, S. 213, Vgl. dazu Oehlmann, 1879, S. 304-316, u.a.
- ²²⁸ Clavadetscher, 1976:, S. 47
- ²²⁹ ders., *Das churrätische*, 1953, 1955, 1959, Vgl. Schnyder, 1973, S. 1
- ²³⁰ siehe *Quellenanhang unten S.108*
- ²³¹ CD II, S. 98-132, Schnyder, 1973, S. 141ff. (Dokument Nr. 98)
- ²³² wie Anm. 228, S. 69, Vgl. Bundi, 1982, S. 57ff.
- ^{232a} Denecke, 1987, S. 212
- ^{232b} Planta, 1975, 1982, *Verkehrswege*, 1985, 1986, 1987
- ²³³ Sennhauser, 1979, I. Müller, *Die rätischen Pfarreien*, 1962, ders., 1969, Poeschel, KDS, *Graubünden*, Bd. 1-7, 1937-1948
- ²³⁴ z.B. *Kloster Disentis - Lukmanierpass*
- ²³⁵ Schneider-Schneckenburger, 1979, dies., 1980
- ²³⁶ Poeschel, 1930, *Clavadetscher/W. Meyer*, 1984 z.B.
- ²³⁷ *eine Lanzen spitze aus dem 6. Jh. von der Lukmanierpasshöhe*
- ²³⁸ Bundi, 1982, S. 18
- ²³⁹ Clavadetscher, 1955, Büttner, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965
- ²⁴⁰ Schneider-Schneckenburger, 1980, S. 111ff.
- ²⁴¹ Oehlmann, 1878, S. 170, Brühl, 1968, S. 772, Schnyder, 1973, S. 9, Planta, *Fahr- und Saumwege*, 1985, S. 36, u.a.
- ²⁴² Pauli, 1980, S. 254, Vgl. dazu Geiger, 1979, S. 198
- ²⁴³ Pauli, ebda.

-
- ²⁴⁴ *Clavadetscher, 1979, S. 176*
- ²⁴⁵ *Martin, 1975, S. 88, Vgl. dazu J. Simonett, 1984, S. 8*
- ²⁴⁶ *Moosbrugger-Leu, 1971, S. 49*
- ²⁴⁷ *Brühl, 1968, S. 62ff., 430, Vgl. R. Schneider, 1987, S. 42*
- ²⁴⁸ *siehe oben S. 33*
- ²⁴⁹ *wie Anm. 244*
- ²⁵⁰ *ebda.*
- ²⁵¹ *Schulte, 1900, S. 57*
- ²⁵² *ebda. Schulte bezieht sich seinerseits auf Karl Brandi, Quellen und Forschungen zur Geschichte der Abtei Reichenau, Bd. 2, 1893, S. 48f.*
- ²⁵³ *wie Anm. 251., Vgl. dazu R. Schneider, 1987, S. 34f.*
- ²⁵⁴ *Ohler, 1986, S. 48*
- ²⁵⁵ *Peyer, 1980, Sp. 453, ders., 1983, S. XI*
- ²⁵⁶ *ebda.*
- ²⁵⁷ *Kellenbenz, 1987, S. 27ff.*
- ²⁵⁸ *siehe unten S. 43f.*
- ²⁵⁹ *Schulte, 1900, S. 178, 187ff, 207ff.*
- ²⁶⁰ *Aerni, 1979, S. 53*
- ²⁶¹ *siehe unten S. 66-68*
- ²⁶² *Reinhard, 1903, S. 127-190*
- ²⁶³ *unten S. 118*
- ²⁶⁴ *Maloja (Oberengadin)-Murettopass-Malenkotal-Sondrio (Veltlin)*
- ²⁶⁵ *Reinhard 1903, S. 149*
- ²⁶⁶ *ebda.*
- ²⁶⁷ *siehe oben S. 21*
- ²⁶⁸ *Pieth, 1939, S. 246*
- ²⁶⁹ *siehe oben S. 1 u. 8, Rageth, 1986, S. 62, Vgl. Overbeck, 1982, S. 234ff.*
- ²⁷⁰ *L. Le Roy/Delibrias, La forêt fossile de Grindelwald: nouvelles datations, in: Annales, Revue bimestrielle sur Economies, Sociétés, Civilisations, I, Paris 1975, S. 137/138: petit optimum medieval.*
- ²⁷¹ *Bundi, 1982, S. 83ff.*
- ²⁷² *ebda.*
- ²⁷³ *siehe oben S. 9f.*
- ²⁷⁴ *Clavadetscher, 1967, S. 48, Vgl. Hageneder, 1985, S. 231f.*
- ²⁷⁵ *Mani, 1936*
- ²⁷⁶ *ebda., S. 142*
- ²⁷⁷ *ebda.*
- ²⁷⁸ *Sennhauser, 1979, S. 193-218*
- ²⁷⁹ *Clavadetscher, 1985, S. 44*
- ²⁸⁰ *wie Anm. 278, S. 200*
- ²⁸¹ *zwischen Bad Ragaz und Landquart auf der linken Rheinseite*
- ²⁸² *im Vorderrheintal*
- ²⁸³ *Pfäfers besass u.a. ein Hospiz im Bergell und Güter im Vinschgau, Disentiser Streubesitz und vereinzelte Höfe jenseits der Alpen lagen im Gebiet zwischen der Lukmanierpasshöhe und Como. I. Müller, 1971, S. 251: Karte des Disentiser Klosterbesitzes.*
- ²⁸⁴ *im Münstertal*
- ²⁸⁵ *Preisser, 1985, S. 12*

-
- ²⁸⁶ *Otto I. reiste 965 über den Lukmanierpass nach Chur und blieb dabei mehrere Tage im Kloster Disentis. Noch im gleichen Jahr schenkte er dem Kloster zahlreiche Güter. (Müller, 1971, S. 21f.)*
- ²⁸⁷ *Vgl. Ohler, 1986, S. 117, z.B. Disentis und Müstair*
- ²⁸⁸ *Peyer, 1987, S. 77, 115*
- ²⁸⁹ *v. Kaenel, 1975, S. 111, Rageth, 1986, S. 105*
- ²⁹⁰ *siehe Quellenanhang unten S. 108*
- ²⁹¹ *Clavadetscher, 1979, S. 176*
- ²⁹² *Peyer, 1987, S. 83*
- ²⁹³ *ebda. S. 81, 115*
- ²⁹⁴ *ebda., S. 115*
- ²⁹⁵ *ebda., S. 116*
- ²⁹⁶ *ebda., S. 117*
- ²⁹⁷ *ebda*
- ²⁹⁸ *ebda., S. 121*
- ²⁹⁹ *ebda.*
- ³⁰⁰ *ebda.*
- ³⁰¹ *ebda., S. 118*
- ³⁰² *ebda., S. 131*
- ³⁰³ *J. G. Mayer, 1949, Schreiber, 1951, Leistikow, 1967, Pauli, 1980, S. 260f., W. Meyer, 1985, S. 40, Ohler, 1986, S. 168, u., v.a.m.*
- ³⁰⁴ *siehe Quellenanhang unten S. 106*
- ³⁰⁵ *siehe unten S. 70 mit Anm. 603*
- ³⁰⁶ *Siehe Quellenanhang unten S. 110 Siehe Quellenanhang unten S. 110*
- ³⁰⁷ *Bundi, 1982 S, 13, 55*
- ³⁰⁸ *Cipolla/Borchardt, Europäische Wirtschaftsgeschichte. Bd. 1, S. 16f., Vgl. Bundi, 1982, S. 12f.*
- ³⁰⁹ *Schulte, 1900, S. XXXI*
- ³¹⁰ *Schnyder, 1973, S. 115f.*
- ³¹¹ *BUB I, S. 121, Nr. , 146, Schnyder, 1973, S. 117*
- ³¹² *Schnyder, 1938, S. 151, Wiederkehr, 1977, S. 128, Caroni, 1978, S. 88, O. Borst, 1983, S. 537.*
- ³¹³ *Wiederkehr, 1977, S. 129*
- ³¹⁴ *Peyer, 1980, S. 453*
- ³¹⁵ *W. Meyer, 1985, S. 40, 73, Vgl. Kellenbenz, 1968, S. 3.*
- ³¹⁶ *Schnyder, 1973, S. 23*
- ³¹⁷ *ebda.*
- ³¹⁸ *J. Simonett, 1984, S. 10, Vgl. ders. 1981, S. 13ff.*
- ³¹⁹ *Schnyder, 1973, S. 24*
- ³²⁰ *Schulte, 1923, II, S. 40, Schnyder, 1973, S. 25, Bundi, 1982, S. 624*
- ³²¹ *Schnyder, wie Anm. 320.*
- ³²² *ebda.*
- ³²³ *ebda.*
- ³²⁴ *Berger, 1890, S. 116ff., Vgl. auch Boockmann, 1981, S. 68*
- ³²⁵ *Ohler, 1986, S. 38*
- ³²⁶ *siehe Quellenanhang unten S. 116f.*
- ³²⁷ *Oswald, 1931, S. 60f., siehe unten S. 60*
- ³²⁸ *Haupt, 1986, S. 187-196*

-
- ³²⁹ unten S. 85ff.
- ³³⁰ *Buholzer, 1934, S. 275, Staehelin, 1948, S. 380, siehe oben S. 23*
- ³³¹ *Reinhard, 1903, S. 137, Bener, 1908, S. 16, Löhlein, 1932, S. 68, Büttner 1961, S. 10, ders., Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 243, Clavadetscher, 1979, S. 167, Projer, 1985, S. 127, u.a.*
- ³³² *Martin 1975, S. 93 (Anm. zu Bild 69), Pauli, 1980, S. 256, 258, Schneider-Schneckenburger 1980, S. 113, I. Müller, 1984, S. 156, u.a.*
- ³³³ *Overbeck, 1982, S. 233, I. Müller, 1960, S. 1*
- ³³⁴ *Clavadetscher, 1955, S. 14, Büttner, 1973, S. 197, u.a.*
- ³³⁵ *Schneider-Schneckenburger, wie Anm. 332, Overbeck, wie Anm. 333, I. Müller, 1960, S. 2, Vgl. K. Meyer, 1952, S. 267, Geiger, 1979, S. 198*
- ³³⁶ *Overbeck, wie Anm. 333*
- ³³⁷ *Im Müller 1934, S. 8, Büttner, Vom Bodensee, 1965, S. 96, u.a.*
- ³³⁸ *Poeschel, KDS, GR V, 1943, S. 2*
- ³³⁹ *ebda.*
- ³⁴⁰ *siehe oben S. 25f.*
- ³⁴¹ *M. Pfister, 1985, S. 58*
- ³⁴² *ebda.*
- ³⁴³ *am Zusammentreffen von Leventina- und Bleniotal gelegen*
- ³⁴⁴ *Büttner, 1959, S. 14, I. Müller, 1960, S. 3f.*
- ³⁴⁵ *I. Müller, 1942, S. 57*
- ³⁴⁶ *auf halber strecke zwischen Piacenza und Genua*
- ³⁴⁷ *wie Anm. 345: ders. wie Anm. 344.*
- ³⁴⁸ *MGH SS III, S. 142f.*
- ³⁴⁹ *v. Wyss, 1886, S. 292f.*
- ³⁵⁰ *Codices 29 u. 356 der Einsiedler Bibliothek*
- ³⁵¹ *wie Anm. 349, S. 293*
- ³⁵² *Oehlmann, 1879, S. 171f, 308: Bernhardin statt Lukmanier*
- ³⁵³ *Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 250f. I. Müller 1971, S. 21, Schnyder, 1973, S. 13f., u.v.a.m.*
- ³⁵⁴ *siehe oben S. 40, Anm. 286*
- ³⁵⁵ *Vgl. I. Müller, 1960, S. 7ff.*
- ³⁵⁶ *Fehler der Fussnotennummerierung in der Originalarbeit, Nr. 338-356 doppelt angegeben.*
- ³⁵⁷ *Schnyder, 1973, S. 17, Pauli, 1980, S. 261., I. Müller, 1984, S. 160 u.a.*
- ³⁵⁸ *Pauli 1980, S. 262, Vgl. auch J. G. Mayer, 1949, S. 27*
- ³⁵⁹ *I. Müller, 1984, S. 161*
- ³⁶⁰ *ders., 1934, S. 65*
- ³⁶¹ *Vgl. Peyer, 1972, S. 163*
- ³⁶² *siehe oben S. 48, Vgl. Pauli 1980, S. 262*
- ³⁶³ *Deplazes, Alpen, 1986, S. 19*
- ³⁶⁴ *ebda.*
- ³⁶⁵ *ebda.*
- ³⁶⁶ *ebda. S. 18.*
- ³⁶⁷ *ders. Zum regionalen Handel, 1986, S. 411ff.*
- ³⁶⁸ *Simon von Orello: Podesta von Biasca u. Söldnerführer, Matteo von Orello, Vogtrektor von Blenio*
- ³⁶⁹ *I. Müller, 1934 S.73, Deplazes, Zum regionalen Handel, 1986, S. 411*
- ³⁷⁰ *ebda.*

-
- ³⁷¹ I. Müller, 1960, S. 16, ders. 1971, S. 50f., *Deplazes*, wie Anm. 369, S. 412-415.
- ³⁷² *Deplazes ebda.*
- ³⁷³ Schnyder 1973, S. 17, 159 (Dokument Nr. 130a.)
- ³⁷⁴ *Deplazes*, wie Anm. 369, S. 414.
- ³⁷⁵ *ebda.* S. 415
- ³⁷⁶ *ebda.*
- ³⁷⁷ *ebda.*, siehe unten S. 53
- ³⁷⁸ *ebda.*, S. 424
- ³⁷⁹ *ders.*, 1973, S. 191
- ³⁸⁰ *ders.* *Alpen*, 1986, S. 72
- ³⁸¹ Schreiber, 1951, S. 346f., Schnyder, 1973, S. 17. u.a.
- ³⁸² Schnyder, 1973, S. 17, 146 (Dokument Nr. 105), Vgl. Kirchhof-Hüssy, 1982, S. 27
- ³⁸³ *Druck: Schulte*, 1900, Bd. 2, S. 38-41, Nr. 33 u. 34
- ³⁸⁴ *ders.*, 1900, Bd. 1, S. 367ff., Schnyder, 1973, S. 17 u. S. 166 (Dokument Nr. 148), *Deplazes*, *Alpen*, 1986, S. 72f.
- ³⁸⁵ wie Anm. 382.
- ³⁸⁶ Vgl. Peyer, 1960, S. 26
- ³⁸⁷ *Deplazes*, *Alpen*, 1986, S. 72
- ³⁸⁸ *Schulte*, 1900, Bd. 1, S. 367
- ³⁸⁹ wie Anm. 387, S. 73
- ³⁹⁰ *Deplazes*, *Zum regionalen Handel*, 1986, S. 420
- ³⁹¹ siehe unten S. 54
- ³⁹² Vgl. dazu Buholzer, 1934, S. 282
- ³⁹³ Oehlmann, 1879, S. 172, 315, nahm für diese beiden Übergänge den Bernhardin an. Die Benutzung des Lukmaniers ist jedoch inzwischen belegt und allgemein anerkannt, Vgl. *Schulte*, 1900, S. 370, *Bener*, 1908, S. 38, *I. Müller*, 1934, S. 83, *Deplazes*, 1973, S. 192 u.a.
- ³⁹⁴ *I. Müller*, *ebda*
- ³⁹⁵ *ebda.*
- ³⁹⁶ *ebda.*
- ³⁹⁷ siehe oben S. 13 15 23f
- ³⁹⁸ *Schneider-Schneckenburger*, 1980, S. 113, Vgl. *Overbeck*, 1982, S. 234
- ³⁹⁹ *Büttner*, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965, S. 247, Vgl. *I. Müller*, 1957, S.459
- ⁴⁰⁰ siehe oben S. 46
- ⁴⁰¹ Vgl. *K. Meyer*, 1952, S. 267
- ⁴⁰² Vgl. *Overbeck*, 1982, S. 239
- ⁴⁰³ *I. Müller*, 1960, S. 2, *Büttner*, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965, S. 247
- ⁴⁰⁴ *I. Müller*, *Die rätischen Pfarreien*, 1962, S. 467
- ⁴⁰⁵ Vgl. *Schneider-Schneckenburger*, 1980, S. 113
- ⁴⁰⁶ *K. Meyer*, 1911, S. 20.
- ⁴⁰⁷ *Schulte*, 1900, S. 8
- ⁴⁰⁸ siehe oben S. 50
- ⁴⁰⁹ *Deplazes*, *Zum regionalen Handel*, 1986, S. 415
- ⁴¹⁰ Vgl. auch *Poeschel*, 1930, S. 74
- ⁴¹¹ wie Anm. 409, S. 420, zum Segnespass: siehe oben S. 24, vgl. *Overbeck*, 1982, S. 237
- ⁴¹² *I. Müller*, *Die Pässe*, 1962, S. 57
- ⁴¹³ *Schnyder*, 1973, S. 16, Vgl. *ebda.* Anm. 2: *Das Habsburgische Urbar*, hg. von Rudolf Maag, Bd. I, S. 525.

-
- ⁴¹⁴ wie Anm. 412, Vgl. Schnyder, 1973, S. 16
- ⁴¹⁵ Schnyder, ebda., Deplazes, *Zum regionalen Handel*, 1986, S. 420
- ⁴¹⁶ wie Anm. 412, S. 75, Vgl. ders., 1971, S. 251
- ⁴¹⁷ Schnyder, wie Anm. 414
- ⁴¹⁸ siehe oben S. 29
- ⁴¹⁹ Schnyder, 1973, S. 173
- ⁴²⁰ ebda.
- ⁴²¹ ebda. (Dokument Nr. 170), Vgl. ebda., S. 17, Deplazes, wie Anm. 415
- ⁴²² Deplazes, ebda.
- ⁴²³ wie Anm. 412, S. 61ff., 71, Vgl. Deplazes, wie Anm. 415
- ⁴²⁴ ebda.
- ⁴²⁵ Schnyder, 1973, S. 17, siehe unten S. 55
- ⁴²⁶ wie Anm. 412, S. 61
- ⁴²⁷ siehe oben S. 54
- ⁴²⁸ *Ilanz (im Vorderrheintal) - Valsertal - Vals - Valserberg-Pass (2503 m) - Hinterrhein (im Rheinwald)*
- ⁴²⁹ Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 14, Schnyder, 1973, S. 7, siehe oben S. 14f.
- ⁴³⁰ Clavadetscher, ebda.
- ⁴³¹ Bundi, 1982, S. 54
- ⁴³² Vgl. Schnyder, 1973, S. 11, dagegen: Büttner, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965, S. 252, Anm. 32
- ⁴³³ siehe Quellenanhang unten
- ⁴³⁴ Vgl. Projer, 1985, S. 161
- ⁴³⁵ siehe oben S. 54
- ⁴³⁶ Muoth, 1908, S. 217
- ⁴³⁷ Poeschel, 1930, S. 74
- ⁴³⁸ *Vorderrheintal - Safiental - Safierbergpass (2486 m) - Splügen (im Rheinwald)*
- ⁴³⁹ Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 150
- ⁴⁴⁰ Vgl. Leuzinger, 1975, S. 50
- ⁴⁴¹ wie Anm. 439.
- ⁴⁴² Poeschel, 1930, S. 250
- ⁴⁴³ ebda.
- ⁴⁴⁴ wie Anm. 439.
- ⁴⁴⁵ ebda.
- ⁴⁴⁶ siehe oben S. 39, I. Müller, *Die rätschen Pfarreien*, 1962, S. 454f. ders., 1969, S. 37f., Vgl. Ch. Simonett, 1954, S. S. 216f.
- ⁴⁴⁷ I. Müller, 1962 (wie Anm. 446), S. 454, ders. 1969. S. 37
- ⁴⁴⁸ zum Schams: Vgl. Schneider-Schnekenburger, 1980, S. 112f.
- ⁴⁴⁹ die Septimer-Route wird als "Obere Strasse" bezeichnet
- ⁴⁵⁰ Vgl. Schneider-Schnekenburger, 1980, S. 113
- ⁴⁵¹ BUB I, Anhang, S. 389, Vgl. Clavadetscher, 1967, S. 59.
- ⁴⁵² ebda
- ⁴⁵³ BUB I, Anhang, S. 386
- ⁴⁵⁴ Vgl. Büttner, 1959, S. 13, ders. *Die Bündner*, 1965, S. 246
- ⁴⁵⁵ I. Müller, *Die rätschen Pfarreien*, 1962, S. 455, Vgl. ebda., S. 456,
- ⁴⁵⁶ ders., 1969, S. 42, Vgl. dazu auch Poeschel, 1943, S. 269f. Bundi, 1982, S. 53
- ⁴⁵⁷ siehe oben S. 55

-
- ⁴⁵⁸ siehe Quellenanhang unten S. 107, Vgl. Büttner, 1965, wie Anm. 454
- ⁴⁵⁹ Bundi, 1982, S. 53
- ⁴⁶⁰ ital. böser Weg
- ⁴⁶¹ siehe oben S. 22f.
- ⁴⁶² Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 12f.
- ⁴⁶³ Nach Poeschel (1940, S. 146) wurde die Kapelle St. Alban (auch St. Albin) 1156 erstmals urkundlich erwähnt (als Schenkung an das Kloster Cazis). Vgl. Ch. Simonett, 1954, S. 217
- ⁴⁶⁴ Vgl. Poeschel, 1930, S. 203, Ch. Simonett, 1954, S. 215, Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 142, 145, I. Müller (Die rätischen Pfarreien, 1962, S. 454) vermutet, dass etwa im 7. Jh. eine Kirche (St. Johann) auf dem Gelände der Burg Hoch-Rialt gegründet wurde.
- ⁴⁶⁵ Vgl. Bundi, 1982, S. 55
- ⁴⁶⁶ siehe Quellenanhang unten S. 111f.
- ⁴⁶⁷ Vgl. Schulte, 1900, S. 370, Ch. Simonett, 1954, S. 217, Schnyder, 1973, S. 14, Bundi, 1982, S. 256
- ⁴⁶⁸ Schnyder, ebda.
- ⁴⁶⁹ Ch. Simonett, 1954, S. 218
- ⁴⁷⁰ Vgl. Schulte, 1900, S. 9, Oswald, 1931, S. 60f., Mani, 1936, S. 137, Poeschel KDS GR III, 1940, S. 80, ders. Bd. V, 1943, S. 178
- ⁴⁷¹ siehe oben S. 33
- ⁴⁷² CD II. S. 115-117. Vgl. Oehlmann, 1879, S. 169
- ⁴⁷³ Schnyder, 1973, S. 18, 144 (Dokument Nr. 101a), Kirchof-Hüssy, 1982, S. 26, Vgl. Schulte, 1900, S. 371, Mani, 1936, S. 144
- ⁴⁷⁴ Vgl. Schulte, ebda., Schnyder, 1973, S. 18
- ⁴⁷⁵ siehe Quellenanhang unten S. 113
- ⁴⁷⁶ CD III. S. 116, Nr. 77, Schnyder, 1973, S. 153 (Dokument Nr. 119)
- ⁴⁷⁷ CD III. S. 117, Nr. 78, Schnyder, ebda., (Dokument Nr. 117)
- ⁴⁷⁸ Schnyder, 1973, S. 19
- ⁴⁷⁹ Schulte, 1900, Bd. 2, S. 188-190, Nr. 291, Vgl. ders. S. 371f. Schnyder, 1973, S. 312 (Dokument Nr. 473)
- ⁴⁸⁰ Schnyder, 1973, S. 19, 246 (Dokument Nr. 293), Vgl. Schulte, 1900, S. 371, Mani 1936, S. 144, Ch. Simonett, 1954, S. 220.
- ⁴⁸¹ Ch. Simonett, 1954, S. 220f.
- ⁴⁸² siehe Quellenanhang unten S. 116f.
- ⁴⁸³ Schnyder, 1973, S. 19, 343 (Dokument Nr. 551), u.v.a.m.
- ⁴⁸⁴ siehe Quellenanhang unten S. 116
- ⁴⁸⁵ Ch. Simonett, 1954, S. 219
- ⁴⁸⁶ ebda., Vgl. Planta, 1984, S. 28
- ⁴⁸⁷ siehe Quellenanhang unten S. 116
- ⁴⁸⁸ Schulte, 1900, S. 372
- ⁴⁸⁹ Oswald, 1931, S. 60f, Anm. 1
- ⁴⁹⁰ siehe oben S. 44
- ⁴⁹¹ wie Anm. 488, 489, Vgl. Mani, 1936, S. 154f., ders. 1958, S. 306, Leuzinger, 1975, S. 51, Hassinger, 1979, S. 451, J. Simonett, 1981, S. 13, Ch. Simonett, 1984, S. 20, J. Simonett, 1986, S. 9f.
- ⁴⁹² Leuzinger, 1975, S. 51
- ⁴⁹³ ebda.
- ⁴⁹⁴ siehe oben S. 43f.
- ⁴⁹⁵ J. Simonett (1981, S. 14) nennt stattdessen die Port Imboden, an der Bewohner der Orte Bonaduz, Rhäzüns und Cazis beteiligt gewesen seien.

-
- ⁴⁹⁶ Schnyder, 1973, S. 33, Vgl. Schulte, 1900, S. 373, J. Simonett, 1981, S. 14
⁴⁹⁷ wie Anm. 496
⁴⁹⁸ siehe oben S. 29
⁴⁹⁹ Schulte, 1900, S. 372, Schnyder, wie Anm. 496, Vgl. Kellenbenz, 1987, S. 31. (Er unterscheidet bei der Darstellung der Transportorganisation auf der Unteren Strasse nicht zwischen Portengenossenschaft und Portenverband.)
⁵⁰⁰ Oehlmann, 1879, S. 170, Schulte, 1900, S. 373f. Schnyder, 1973, S. 6,18
⁵⁰¹ Burkart, 1951, S. 163
⁵⁰² Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 14, siehe oben S. 12ff.
⁵⁰³ siehe oben S. 22ff.
⁵⁰⁴ siehe oben S. 46 mit Anm. 331, Vgl. Büttner, 1959, S. 99f., Anm. 4
⁵⁰⁵ K. Meyer, 1952, S. 267, I. Müller, Die rätischen Pfarreien, 1962, S. 455, Büttner, 1973, S. 197, Geiger, 1979, S. 198, Schneider-Schnekenburger, 1980, S. 113, Vgl. Bundi, 1982, S. 55
⁵⁰⁶ Schneider-Schnekenburger, ebda.
⁵⁰⁷ Planta, 1975, S. 43, siehe oben S. 18
⁵⁰⁸ Planta, ebda.
⁵⁰⁹ Büttner, 1961, S. 194f., ders. Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 246
⁵¹⁰ siehe Quellenanhang unten S.107, siehe oben S. 57
⁵¹¹ Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 246
⁵¹² BUB I, Anhang, S. 386
⁵¹³ Büttner, wie Anm. 505
⁵¹⁴ ebda., ders., wie Anm. 511, ders. 1959, S. 13, siehe oben S. 57
⁵¹⁵ langobardischer Geschichtsschreiber (ca. 920-972)
⁵¹⁶ Schreiber, 1951, S. 340
⁵¹⁷ Bauer/Rau, 1971, S. 458: Liudprandi antapodosis V-11
⁵¹⁸ ebda., S. 456: Liudprandi antapodosis V-10
⁵¹⁹ Vgl. Oehlmann, 1879, S. 171, Schulte, 1900, S. 60, Reinhard, 1903, S. 137, Holtzmann, 1967, S. 143f.
⁵²⁰ Zur Problematik der erzählenden Quellen siehe oben S. 31f, siehe oben S. 48
⁵²¹ Oehlmann, 1879, S. 171f. 308f., 315
⁵²² siehe oben S. 47 mit Anm. 352, 353, S. 52 mit, Anm. 393
⁵²³ Vgl. dazu die Burgenkarte Graubündens (Poeschel, 1930, Anhang), Jenny, 1965, S. 26ff, Schnyder, 1973, S. 18. Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 115-174, 243-265, siehe unten S. 64f.
⁵²⁴ Bundi, 1982, S. 293, Vgl. K. Meyer, 1952, S. 271
⁵²⁵ Deplazes, 1973, S. 191, Vgl. Schulte, 1900, S. 171, Wiesli, 1986, S. 60ff.
⁵²⁶ siehe oben S. 58
⁵²⁷ Kirchhof-Hüssy, 1982, S. 26f., Vgl. Schnyder, 1973, S. 13, S. 117 (Dokument Nr. 17)
⁵²⁸ Druck: Schulte, 1900, Bd. 2, S. 107-127.
⁵²⁹ Schnyder, 1973, S. 145 (Dokument Nr. 102)
⁵³⁰ Vgl. Hassinger, 1979 S. 447
⁵³¹ Kirchhof-Hüssy, wie Anm. 527
⁵³² Schnyder, wie Anm. 523
⁵³³ siehe oben S. 57
⁵³⁴ Schnyder, 1973, S. 18, Vgl. Mathieu, 1927, S. 166
⁵³⁵ Schnyder, ebda.
⁵³⁶ ebda.
⁵³⁷ ebda.
⁵³⁸ wie Anm. 535

-
- ⁵³⁹ Schnyder, 1973, S. 33
⁵⁴⁰ siehe oben S. 59f.
⁵⁴¹ siehe oben S. 13ff.
⁵⁴² siehe oben S. 19f, 22ff.
⁵⁴³ Oehlmann, 1878, S. 171f., Büttner, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965, S. 246, ders. 1973, S.197, Schneider-Schneckenburger, 1980, S.113
⁵⁴⁴ siehe oben S. 62
⁵⁴⁵ siehe oben S. 63
⁵⁴⁶ Vgl. dazu die *Burgenkarte Graubündens* (Poeschel, 1930, Anhang), Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 243-265
⁵⁴⁷ Vgl. dazu die *Burgenkarte Graubündens* (Poeschel, 1930, Anhang)
⁵⁴⁸ siehe oben S. 63 mit Anm. 523
⁵⁴⁹ siehe *Quellenanhang* unten S. 111f., Vgl. dazu *Bundi*, 1982, S. 244-256
⁵⁵⁰ siehe oben S. 58 mit Anm. 467
⁵⁵¹ siehe oben S. 63 mit Anm. 525
⁵⁵² Schnyder, 1973, S. 14, 132 (Dokument Nr. 64)
⁵⁵³ siehe oben S. 44
⁵⁵⁴ siehe oben S. 58 mit Anm. 473
⁵⁵⁵ Schnyder, 1973, S. 18, 144 (Dokument Nr. 101a)
⁵⁵⁶ siehe *Quellenanhang* unten S. 113, siehe oben S. 59
⁵⁵⁷ Schulte, 1923, S. 42f., Schnyder, 1973, S. 19, 312 (Dokument Nr. 473)
⁵⁵⁸ Leuzinger, 1975, S. 51
⁵⁵⁹ siehe oben S. 61 mit Anm. 496
⁵⁶⁰ Stoffel, 1938, S. 32, E. Clavadetscher, 1942, S. 195. Vgl. *Bundi*, 1982, S. 243
⁵⁶¹ E. Clavadetscher, 1942, S. 199, Zimpel, 1958, S. 13f.
⁵⁶² Stoffel, 1938, S. 33
⁵⁶³ Vgl. Schulte, 1900, S. 171f., E. Clavadetscher, 1942, S. 207, Zimpel, 1958, S. 13f, Wiesli, 1986, S. 60ff.
⁵⁶⁴ E. Clavadetscher, wie Anm. 563.
⁵⁶⁵ *Bundi*, 1982, S. 288ff.
⁵⁶⁶ ebda., S. 290
⁵⁶⁷ ebda., S. 291
⁵⁶⁸ ebda.
⁵⁶⁹ ebda., S. 208, 666ff., Stoffel, 1938, S. 10f.
⁵⁷⁰ Reinhard, 1903, S. 161, Stoffel, 1938, S. 16, *Bundi*, wie Anm. 569
⁵⁷¹ Stoffel, 1938, S. 16, *Bundi*, 1982. S. 208
⁵⁷² Reinhard, 1903, S. 160
⁵⁷³ ebda., E. Clavadetscher, 1942, S. 209, *Bundi*, wie Anm. 569
⁵⁷⁴ E. Clavadetscher, 1942, S. 194f.
⁵⁷⁵ ebda., S. 210, Vgl. *Bundi*, 1982, S. 665-668
⁵⁷⁶ Ch. Simonett, 1965, S. 195ff.
⁵⁷⁷ Vgl. *Bundi*, 1982, S. 119, Anm. 116
⁵⁷⁸ siehe oben S. 37
⁵⁷⁹ I. Müller, 1969, S. 44ff.
⁵⁸⁰ ebda. S. 96, 98, Büttner, *Die Bündner Alpenpässe*, 1965, S. 245, *Schweizerische Kunstführer*, Nr. 254: St. Peter Mistail GR, 1985.
⁵⁸¹ siehe oben S. 40f.

-
- ⁵⁸² *BUB I, Anhang, S. 395f*
- ⁵⁸³ *Vgl. Büttner, Staufer, 1972, S. 459.*
- ⁵⁸⁴ *Vgl. Bundi, 1982, S. 617*
- ⁵⁸⁵ *Vgl. dazu die Burgenkarte Graubündens (Poeschel, 1930, Anhang), Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 341-355*
- ⁵⁸⁶ *siehe oben S. 53 mit Anm. 523*
- ⁵⁸⁷ *Poeschel, wie Anm. 585, Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 47ff.*
- ⁵⁸⁸ *siehe oben S. 33 mit Anm. 231*
- ⁵⁸⁹ *CD II, S. 131, Vgl. Schnyder, 1973, S. 141, 143.*
- ⁵⁹⁰ *Vgl. Scheffel, 1914, S. 204*
- ⁵⁹¹ *siehe oben S. 14f.*
- ⁵⁹² *siehe oben S. 20ff.*
- ⁵⁹³ *Lieb, 1967, S. 141, Büttner, 1973, S. 197, Overbeck, 1982, S. 150, u.a.*
- ⁵⁹⁴ *siehe Quellenanhang unten S. 108*
- ⁵⁹⁵ *Clavadetscher, 1955, S. 24f., Vgl. auch Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 244, Schneider-Schneckenburger, 1980, S. 112*
- ⁵⁹⁶ *siehe Quellenanhang unten S. 108*
- ⁵⁹⁷ *BUB I, Anhang, S. 385-388*
- ⁵⁹⁸ *Conrad, 1934, S. 195, Büttner, 1959, S. 13f.*
- ⁵⁹⁹ *siehe oben S. 27*
- ⁶⁰⁰ *siehe Quellenanhang unten S. 106*
- ⁶⁰¹ *siehe oben S. 41*
- ⁶⁰² *siehe Quellenanhang unten S. 110*
- ⁶⁰³ *Vgl. Oehlmann, 1879, S. 175, Schulte, 1900, S. 61, 84, Stutz, 1909, S. 15f. Anm. 2, Jecklin, 1914, S. 232-235, Mathieu 1927, S. 154-160, Poeschel, III, 1940, S. 236, Pieth, 1945, S. 52, Clavadetscher, Die Einführung, 1953, S. 103 mit Anm. 212, J. Simonett, 1984, S. 8, Schneider, 1987, S. 38f. mit Anm. 81.*
- ⁶⁰⁴ *siehe oben S. 31 f,*
- ⁶⁰⁵ *siehe Quellenanhang unten S.105, Vgl. Oehlmann, 1879, S. 191, Lieb, 1967, S. 141.*
- ⁶⁰⁶ *siehe Quellenanhang unten S. 109 Vgl. Oehlmann, 1879, S. 192, Schulte, 1900, S. 57, Bener, 1908, S. 16, Helbling, 1958, S. 33f. mit Anm. 88, 90, Lieb, 1967, S. 141*
- ⁶⁰⁷ *siehe oben S. 31 f.*
- ⁶⁰⁸ *siehe oben S. 43, vgl. Schulte 1900, S. 63, Reinhard, 1903, S. 168, Scheffel, 1914, S. 208, K. Meyer, 1952, S. 284 mit Anm. 2, u.a.*
- ⁶⁰⁹ *H. Meyer, 1861, S. 15, Vgl. Schulte, wie Anm. 608, Reinhard, 1903, S. 161, Bener, 1908, S. 18, Scheffel, 1914, S. 194f., 205, Clavadetscher, 1955, S. 13f., u.a.*
- ⁶¹⁰ *siehe oben S. 43*
- ⁶¹¹ *Conrad, 1934, S. 195, Vgl. Schnyder, 1973, S. 12*
- ⁶¹² *siehe Quellenanhang unten S. 110, Vgl. I. Müller, 1969, S. 61f., Büttner, Churrätien, 1972, S. 245f.*
- ⁶¹³ *Schnyder, wie Anm. 611, Vgl. Jecklin, 1914, S. 233, siehe oben S. 27*
- ⁶¹⁴ *BUB I, S. 316, Nr. 433, Vgl. Büttner, Churrätien, 1972, S. 259*
- ⁶¹⁵ *BUB I, S. 317-339, Nr. 434-439, Vgl. Büttner, wie Anm. 614*
- ⁶¹⁶ *Bischof von Freising 1138-58*
- ⁶¹⁷ *MG SS 20, S. 257, Vgl. Oehlmann, 1879, S. 198f., 311, Schulte, 1900, S. 87f., Reinhard, 1903, S. 166, Scheffel, 1914, S. 205, Schrod, 1931, S. 13*
- ⁶¹⁸ *Vgl. Oehlmann, 1879, S. 200, 312, Schulte, 1900, S. 91, Bener, 1908, S. 19, Scheffel, wie Anm. 617, Schrod, wie Anm. 617.*
- ⁶¹⁹ *Vgl. Oehlmann, wie Anm. 618, Schulte, wie Anm. 618, Schrod, wie Anm. 617*

-
- ⁶²⁰ Vgl. Schulte, 1900, S. 93f.
- ⁶²¹ Vgl. Oehlmann, 1879, S. 192, Schulte, 1900, S. 169, Schnyder, 1973, S. 20
- ⁶²² Schnyder, ebda. Vgl. Schulte, 1900, S. 189
- ⁶²³ Schnyder, ebda., ders., 1938, S. 148f., J. Simonett, 1984, S. 10
- ⁶²⁴ siehe oben S. 59
- ⁶²⁵ Vgl. Schulte, 1900, S. 358f. Schnyder, wie Anm. 621
- ⁶²⁶ siehe Quellenanhang unten S. 113, siehe oben S. 28
- ⁶²⁷ CD III. S. 116, Nr. 77, Schnyder, 1973, S. 153 (Dokument Nr. 119)
- ⁶²⁸ CD III. S. 117, Nr. 78, Schnyder, ebda. (Dokument Nr. 117)
- ⁶²⁹ Vgl. Schulte, wie Anm. 625, Vasalli, 1947, S. 84, Schnyder, wie Anm. 621
- ⁶³⁰ Vgl. Vasalli, 1947, S. 84, Kirchhof-Hüssy, 1982, S. 25
- ⁶³¹ siehe Quellenanhang unten S. 114f., Vgl. Deplazes, 1973, S. 201, u.a.
- ⁶³² siehe Quellenanhang unten S.114, Vgl. Schnyder, 1973, S. 20f. Deplazes, 1973, S. 203, Kirchhof-Hüssy, wie Anm. 630
- ⁶³³ Schulte, 1900, S. 361ff., Schnyder, 1973, S. 29ff., J. Simonett, 1981, S. 14, ders. 1984, S. 10f.
- ⁶³⁴ Schnyder, 1973, S. 21
- ⁶³⁵ ebda.
- ⁶³⁶ ebda., siehe oben S. 65f., Vgl. J. Simonett, 1981, S. 13.
- ⁶³⁷ Vasalli, 1947, S. 92f., Schnyder, wie Anm. 634
- ⁶³⁸ Vasalli, 1947, S. 93, Vgl. J. Simonett, 1984, S. 10, Margadant, 1984, S. 4
- ⁶³⁹ Vasalli, wie Anm. 638
- ⁶⁴⁰ siehe oben S. 66 mit Anm. 557
- ⁶⁴¹ Vgl. Vasalli, wie Anm. 638.
- ⁶⁴² Druck: Schulte, 1900, Bd. 2, S. 188-190, Nr. 291
- ⁶⁴³ Deplazes 1973, S. 203
- ⁶⁴⁴ Peyer, 1959, S. 169, Nr. 378, Schnyder, 1973, S. 294, Nr. 413
- ⁶⁴⁵ Druck: Peyer, 1959, S. 214-216 Nr. 453, Vgl. Schnyder, 1973, S. 30, 332f. (Dokument Nr. 529), Caroni, 1978, S. 83 mit Anm. 15
- ⁶⁴⁶ Schnyder, 1973, S. 32, ders. 1975, S. 502f. (Dokument, Nr. 975), Vgl. Caroni wie Anm. 645
- ⁶⁴⁷ Druck: Schulte, 1900, Bd. 2, S. 182-186, Nr. 287, Vgl. Schnyder, 1973, S. 32, ders., 1975, S. 511f. (Dokument Nr. 1000)
- ⁶⁴⁸ Deplazes, 1973, S. 204
- ⁶⁴⁹ siehe oben S. 14f.
- ⁶⁵⁰ siehe oben S. 19ff., 23f.
- ⁶⁵¹ siehe oben S. 70, Vgl. Büttner, Vom Bodensee, 1965, S. 80
- ⁶⁵² Vgl. Deplazes, 1973, S. 190.
- ⁶⁵³ siehe Quellenanhang unten S. 108
- ⁶⁵⁴ Vgl. Büttner, 1973, S. 197, Schneider-Schneckenburger, 1980, S. 112
- ⁶⁵⁵ siehe oben S. 71ff., Vgl. Bundi, 1982, S. 173
- ⁶⁵⁶ Büttner, Vom Bodensee, 1965, S. 94, ders., Churrätien, 1972, S. 246
- ⁶⁵⁷ Overbeck, 1982, S. 149
- ⁶⁵⁸ siehe oben S. 43
- ⁶⁵⁹ Büttner, Vom Bodensee, 1965, S. 100
- ⁶⁶⁰ ebda. S. 99f., ders. Staufer, 1972 S. 458f.
- ⁶⁶¹ Vgl. Schnyder, 1973, S. 21, siehe unten S. 78f.
- ⁶⁶² siehe unten S. 79f.
- ⁶⁶³ siehe oben S. 14f.

-
- ⁶⁶⁴ siehe oben S. 19ff., 23f.
⁶⁶⁵ siehe oben S. 74, Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 24ff.
⁶⁶⁶ Vgl. Schnyder, wie Anm. 661
⁶⁶⁷ ebda. S. 22,159 (Dokument Nr. 133)
⁶⁶⁸ Schnyder, 1973, S. 33f.
⁶⁶⁹ Schnyder, 1973, S. 33, siehe oben S. 43f.
⁶⁷⁰ siehe oben S. 10
⁶⁷¹ Pauli, 1980, S. 222
⁶⁷² Overbeck, 1982, S. 235f., siehe oben S. 24
⁶⁷³ Overbeck, 1982, S. 235, Pauli, wie Anm. 671
⁶⁷⁴ Vgl. Bundi, 1982, S. 443
⁶⁷⁵ ebda.
⁶⁷⁶ Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 245, ders., Vom Bodensee, 1965, S. 94, ders. Staufer, 1972, S. 458f., Bundi, 1982, S. 408, Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 16, Planta, Die Albularoute, 1985, S. 27ff 51-59, 63f.
⁶⁷⁷ Bundi, wie Anm. 676
⁶⁷⁸ Bundi, 1982, S. 408
⁶⁷⁹ I. Müller, 1969, S. 55
⁶⁸⁰ wie Anm. 678, S. 173
⁶⁸¹ Clavadetscher/Meyer, 1984, S. 62
⁶⁸² ebda., S. 235
⁶⁸³ CD II. S. 131: Wardavalle = Guardaval, Vgl. Schnyder, 1973, S 141, 143 (Dokument Nr. 98)
⁶⁸⁴ Vgl. Schnyder, 1973, S. 14
⁶⁸⁵ Overbeck, 1 982, S. 235, siehe oben S. 76
⁶⁸⁶ siehe oben S. 6
⁶⁸⁷ Poeschel KDS GR, 1940, S. 396f., Bundi, 1982, S. 115, 174, Vgl. CD II, S. 130: "ecclesia sive hospitale S. Uodalrici
⁶⁸⁸ Vgl. Poeschel, 1940, S. 396, Bundi, 1982, S. 115
⁶⁸⁹ Bundi, ebda., S. 429
⁶⁹⁰ siehe oben S. 76 mit Anm. 675
⁶⁹¹ Nach Paul Caminada (1983, S. 11) wurde der Scalettapass bis zum Ausbau der Flüela-Passtrasse (1867) viel begangen
⁶⁹² siehe oben S. 14f.
⁶⁹³ siehe oben S. 24
⁶⁹⁴ siehe oben S. 76 mit Anm. 671 u. 672
⁶⁹⁵ Clavadetscher, 1955, S. 15, Vgl. Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 245
⁶⁹⁶ Vgl. Bundi, 1982, S. 429, 665-668
⁶⁹⁷ ebda. S. 429
⁶⁹⁸ siehe oben S. 14f.
⁶⁹⁹ Planta, 1982, S. 149
⁷⁰⁰ ebda., S. 149-165
⁷⁰¹ Bundi, 1982, S. 151
⁷⁰² ebda., S. 164
⁷⁰³ ebda., S. 112
⁷⁰⁴ siehe oben S. 75
⁷⁰⁵ Vgl. Büttner, Staufer, 1972, S. 458f.
⁷⁰⁶ Vgl. I. Müller, Die rätischen Pfarreien, 1962, S. 458

-
- ⁷⁰⁷ *Bundi, 1982, S. 166*
⁷⁰⁸ *ebda.*
⁷⁰⁹ *Vgl. Bundi, 1982, S. 167 mit Anm. 58, S. 173*
⁷¹⁰ *Schnyder, 1973, S. 21, Vgl. Bundi, 1982, S. 173*
⁷¹¹ *Schnyder, ebda., Bundi, ebda.*
⁷¹² *Schnyder, 1973, S. 34*
⁷¹³ *ebda., S. 21, 238f. (Dokument Nr. 278)*
⁷¹⁴ *I. Müller, 1978, S. 10*
⁷¹⁵ *siehe oben S. 76, 78*
⁷¹⁶ *Pauli, 1980, S. 222, Overbeck, 1982, S. 236*
⁷¹⁷ *Büttner, Die Bündner Alpenpässe, 1965, S. 250*
⁷¹⁸ *Diese Nr. fehlt im Original*
⁷¹⁹ *Büttner, Die Bündner, 1965, S. 249f., Clavadetscher, 1955, S. 27, u.a.*
⁷²⁰ *siehe Quellenanhang unten S. 108*
⁷²¹ *Clavadetscher, 1955, S. 25ff., Schneider-Schneckenburger, 1980, S. 11.*
⁷²² *Der "Victoridengrabstein" (zur Inschrift vgl. auch BUB I, S. 9, Nr. 12) war lange Zeit verschollen, wurde erst 1972 wieder entdeckt und befindet sich jetzt im Rätischen Museum in Chur.*
⁷²³ *Clavadetscher, 1955, S. 15, Schneider-Schneckenburger, wie Anm. 721, Overbeck, 1982, S. 236, u.a.*
⁷²⁴ *Bener, 1942, S. 170, Vgl. I. Müller, 1978, S. 10*
⁷²⁵ *Büttner, wie Anm. 719, S. 249, ders. Churrätien, 1972, S. 242*
⁷²⁶ *Poeschel, V, 1943, S. 292f., I. Müller, 1978, S. 10f.*
⁷²⁷ *I. Müller, wie Anm. 724, Vgl. Clavadetscher, 1955, S. 29, Büttner, 1959, S. 14, ders., Churrätien, 1972, S. 242f., 256*
⁷²⁸ *I. Müller, 1978, S. 9f.*
⁷²⁹ *CD I, S. 327, Vgl. Poeschel, V, 1943, S. 292, Bundi, 1982, S. 473*
⁷³⁰ *CD II, S. 126f.*
⁷³¹ *Vgl. Oehlmann, 1879, S. 254, Poeschel, wie Anm. 729, Bundi, wie 729*
⁷³² *Poeschel, V, 1943, S. 384, Bundi, 1982, S. 118, 473*
⁷³³ *an der Strasse durch den Nationalpark*
⁷³⁴ *CD II, S. 309, Nr. 238, Vgl. Schnyder, 1973, S. 22, 146 (Nr. 104)*
⁷³⁵ *Schnyder, 1973, S. 22.*
⁷³⁶ *auch Wormserjoch genannt*
⁷³⁷ *Bundi 1982, S. 119, 472f.*
⁷³⁸ *ebda., S. 472f., Vgl. Oehlmann, 1879, S. 254, Reinhard, 1903, S. 156, Scheffel, 1914, S. 213*
⁷³⁹ *Bergier, 1974, S. 3*
⁷⁴⁰ *ebda., ders., 1987, S. 119, Borst, 1974, S. 1*
⁷⁴¹ *Deplazes, Zum regionalen, 1986, S. 410*
⁷⁴² *Vgl. Denecke, 1987, S. 208*
⁷⁴³ *Bergier, 1974, S. 8, ders. 1987, S. 219ff., Bundi, 1982, S. 15, Deplazes, Alpen, 1986, S. 74, u.a.*
⁷⁴⁴ *siehe oben S. 36*
⁷⁴⁵ *Vgl. Schulte, 1900, S. 385f., J. Simonett, 1984, S. 10, Margadant, 1984, S. 4*
⁷⁴⁶ *wie Anm. 745, siehe oben S. 30, Vgl. Borst, 1979, S. 156*
⁷⁴⁷ *Vgl. Borst, ebda.*
⁷⁴⁸ *Borst, 1979, S. 145*
⁷⁴⁹ *ebda., S. 150, 156f., H.-W.Goetz, 1986, S. 22ff., u.a.*

-
- ⁷⁵⁰ *Simler, 1984 (1574), Vgl. Senger, 1945, S. 25-30*
- ⁷⁵¹ *Erdrutsche*
- ⁷⁵² *Simler, 1984 (1574), S. 160-178*
- ⁷⁵³ *Hanke, 1967, S. 110*
- ⁷⁵⁴ *Vgl. wie Anm. 752, S. 159*
- ⁷⁵⁵ *Vgl. Oehlmann, 1878, S. 172, Biese, 1926, S. 87, u.a.*
- ⁷⁵⁶ *Gurjewitsch, 1986, S. 58*
- ⁷⁵⁷ *ebda., S. 55, Sprandel, 1972, S. 24ff., Borst, 1974, S. 42f.*
- ⁷⁵⁸ *Gurjewitsch, 1986, S. 59f.*
- ⁷⁵⁹ *Borst, 1974, S. 43*
- ⁷⁶⁰ *Sprandel, 1972, S. 64*
- ⁷⁶¹ *Vgl. Simler, 1984 (1574), S. 156, 158*
- ⁷⁶² *siehe oben S. 66ff.*
- ⁷⁶³ *siehe oben S. 49, 67, 78*
- ⁷⁶⁴ *Bundi, 1982, S. 666f.*
- ⁷⁶⁵ *ebda., S. 665-668*
- ⁷⁶⁶ *ebda., S. 666f.*
- ⁷⁶⁷ *Bergier, 1974, S. 4f.*
- ⁷⁶⁸ *ebda.*
- ⁷⁶⁹ *Vgl. Simler, 1984 (1574), S. 156, W. Meyer, 1985, S. 21, Bergier, 1987, S. 120.*
- ⁷⁷⁰ *Vgl. Schulte, 1900, S. 361, Ohler, 198b, S. 167*
- ⁷⁷¹ *siehe oben S. 43*
- ⁷⁷² *Schnyder, 1973, S. 23f., Caroni, 1978, S. 90ff.*
- ⁷⁷³ *Zimpel, 1958, S. 276, Bundi, 1982, S. 15, I. Müller, 1984, S. 160f.*
- ⁷⁷⁴ *Zimpel, ebda.*
- ⁷⁷⁵ *Schnyder, 1973, S. 24, Caroni, 1979, S. 92*
- ⁷⁷⁶ *Caroni, ebda.*
- ⁷⁷⁷ *ebda., S. 92ff.*
- ⁷⁷⁸ *Vgl. Zimpel, 1958, S. 276, Bundi, 1982, S. 62.*
- ⁷⁷⁹ *Caroni, 1978, S. 119*
- ⁷⁸⁰ *ebda.*
- ⁷⁸¹ *siehe oben S. 74*
- ⁷⁸² *wie Anm. 779.*
- ⁷⁸³ *ebda.*
- ⁷⁸⁴ *Vgl. Bergier, 1974, S. 6*
- ⁷⁸⁵ *Vgl. Caroni, 1979, S. 93ff.*
- ⁷⁸⁶ *Vgl. Bundi, 1982, S. 625*
- ⁷⁸⁷ *ebda., S. 624f., J. Simonett, 1986, S. 5*
- ⁷⁸⁸ *wie Anm. 785*
- ⁷⁸⁹ *siehe oben S. 73*
- ⁷⁹⁰ *Vgl. Caroni, 1978, S. 98, Bergier, 1987, S. 121*
- ⁷⁹¹ *Bergier, 1974, S. 4*
- ⁷⁹² *Caroni, 1978, S. 123*
- ⁷⁹³ *ebda.*
- ⁷⁹⁴ *ebda., S. 94ff.*
- ⁷⁹⁵ *ebda., S. 93*
- ⁷⁹⁶ *ders., 1979, S. 90f.*

⁷⁹⁷ *ebda.*, S. 90

⁷⁹⁸ *Deplazes, Alpen, 1986, S. 87f.*

⁷⁹⁹ *Caroni, 1978, S. 89f.*

⁸⁰⁰ *Vgl. dazu oben S. 28f.*

⁸⁰¹ *Deplazes, Alpen, 1986, S. 74*

⁸⁰² *Bergier, 1987, S. 121*

⁸⁰³ *ders.*, 1974, S. 8

⁸⁰⁴ *Vgl. Bundi, 1982, S. 12f.*

⁸⁰⁵ *wie Anm. 803*

⁸⁰⁶ *Vgl. oben S. 39, I. Müller, 1960, S. 16f., ders., 1984, S. 160 Deplazes, wie Anm. 801*

⁸⁰⁷ *wie Anm. 802*

⁸⁰⁸ *ebda.*

Wir danken der Verfasserin bestens für die freundliche Wiedergabebewilligung.

Internet-Bearbeitung: K. J.

Version 06/2011
