



# **Rechtshistorische Reihe**

397

Barbara Riedi

Die Porten  
der Unteren Strasse,  
ihr Ladungsrecht und der  
Strassenunterhalt

Peter Lang

# Einleitung

## 1. Das Thema, die Fragestellung und die Möglichkeiten

Vor etlichen Jahren verfasste ich innert weniger Wochen eine Lizenziatsarbeit zum Thema der Aufhebung der Porten. Dabei stützte sich meine Arbeit vor allem auf Sekundärliteratur. Trotz ausreichender Literatur und immensen Quellenbergen zum Thema hegte ich den Wunsch nochmals darüber zu schreiben. Die Lizenziatsarbeit hat den Einstieg erleichtert, auch wenn (oder gerade weil) ich meine Ansichten und Schlüsse zum Teil grundsätzlich revidieren musste.

Aus der Fülle der möglichen Unterthemen wollte ich vor allem zwei Institutionen der Porten nachgehen, deren Begriffe ungenau sind oder deren Interpretation teilweise fehlgeschlagen ist, da sie je nach Raum und Zeit eine andere Bedeutung erhalten. Als Beispiel sei die Frage aufgeworfen, ob die Porten auf der unteren Strasse eine einzige Säumergenossenschaft darstellten oder eine Gemeinschaft von verschiedenen Genossenschaften (den sechs Porten) bildeten? Anhand der Veränderungen der Begriffsinhalte sollte versucht werden, auf die Verschiebung der dahinter stehenden Interessen zu stossen. Dies hat die chronologische Gliederung der Arbeit ergeben.

Die Portenrechte können als ein Bündel von Berechtigungen und Verpflichtungen gesehen werden. Im Laufe der Zeit haben sich die Wichtigkeit oder Nützlichkeit einzelner Teile verändert, so dass ein (vermeintliches) Ungleichgewicht entstanden ist. Jeder einzelne Teil kann nicht unabhängig von den anderen angesehen werden. Dennoch hebe ich vor allem zwei Institute hervor; das Ladungsrecht und den Strassenunterhalt. Ihre unterschiedliche Ausübung und Wirkung über die Jahrhunderte stelle ich für das Vorladungsrecht vor allem als Vorgeschichte und für den Strassenunterhalt eher als Nachwehen dar, um die Ereignisse in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in einer neuen Perspektive betrachten zu können.

Die zwei Strassenzüge Septimer und Splügen standen ursprünglich in einer gewissen Konkurrenz. Aus Machbarkeitsgründen musste ich mich auf eine Strassenstrecke beschränken. Ich konzentrierte mich auf die untere Strasse mit dem Splügen- und San Bernardinopass, gerade wegen der Fülle der Quellen, aber auch aus persönlicher Beziehung. Mir standen für die vorliegende Arbeit vor allem Akten aus den Gemeindearchiven Hinterrhein und Nufenen sowie dem Landesarchiv Rheinwald zur Verfügung. Für die Konzentration auf die Landschaft Rheinwald können durchaus auch sachliche Argumente angeführt werden, nahm das Rheinwald doch lange Zeit eine offensichtliche Führungsrolle unter den 6 Porten ein. Diese Stellung führte die Landschaft noch lange weiter, ohne offizielle Begründung. Dann eignete sich das Rheinwald auch wegen seiner Aufteilung in zwei Hälften - für jeden Pass eine Landschaftshälfte. Zudem war die Stellung zu den benachbarten südlichen Porten mit italienisch sprachiger Bevölkerung ein Plus-

punkt für die Wahl dieser Region. Im Übrigen verfügten die Walser relativ selbstsicher und frei über ihre Rechte, was manchmal den Kern einfacher erkennen lässt - aber nicht immer.

Zur Einleitung erwähne ich Momente aus der Bündner-, der Verkehrsge-  
schichte und der Geschichte der Porten, wie sie oft erzählt wird. Der Anhang ent-  
hält ein Vokabular sowie eine Zeittafel. Themen wie die klimatischen oder demo-  
graphischen Auswirkungen konnten nur sehr punktuell behandelt werden.

## 1.1 Die Quellen

Das Landbuch der Landschaft Rheinwald wurde vom Landschaftsreiber Peter Wolf angelegt und beginnt mit den Landschaftsstatuten und den übrigen Dekreten und Verordnungen, welche man als einzuhalten wichtig erachtet hatte.<sup>1</sup> Ab 1608 wurden in den aufgeführten Protokollen vorerst vor allem die Wahlen und zunehmend auch die Beschlüsse der Landsgemeinde festgehalten.

Durch die Arbeiten von Thomas Riedi ist mir der Zugang zu den Portenakten der unteren Strasse aus drei Portenbücher und zwei Kopialbänden von etwa 100 Portenversammlungen über die Jahre 1554 bis 1793 erleichtert worden. Das Portenbuch im Landschaftsarchiv Rheinwald (LAR)<sup>2</sup>, die zwei neu entdeckten Portenbücher im Archivio Val San Giacomo (AVSG), sowie die Kopialbände im Staatsarchiv und die einzelnen Protokolle in den Gemeindearchiven Sufers und Thusis lagen mir in Transkriptionen vor. Es ist keine lückenlose Sammlung, denn auch die Portenbücher umfassen nur bestimmte Jahre. Das Portenbuch im Rheinwald enthält Eintragungen von 1554 bis 1638 und von 1761 bis 1791. Die noch vorhandenen Portenbücher des Val San Giacomo wurden 1707 begonnen und enden ebenfalls 1791. Das in Chur vorhandene Kopialbuch StAGR B 84 beginnt 1554 und endet 1664. Der zweite Kopialband B 219 im Staatsarchiv Graubünden ist gleichlautend wie B 84, enthält aber noch Protokolle aus den Jahren 1665, 1668, 1669 und 1696. Ausserhalb der Portenbücher sind einzelne Protokolle in verschiedenen Gemeinden vorhanden. Für die Lücke von 1664 bis 1707 ist mir nur ein weiteres Protokoll von 1678 betreffend den Ausbau des ‚Schiens‘ bekannt.<sup>3</sup> Ab der Helvetik sind nur noch Einzelprotokolle vorhanden. Recht viele Akten sind im Landschaftsarchiv zum Thema Transit, Strassen und Zölle auch für das 19. Jahrhundert zu finden, wie auch die Gemeindearchive viele Briefwechsel

---

1 LAR LB I Landsgemeinde 1. Mai 1608 fol. 18v.

2 Beim Dorfbrand von Splügen von 1716 verbrannte auch das Originalportenbuch. Es wurde beschlossen ein neues Original anzulegen, d.h. aus den übrigen Portenbüchern soll vom Aktuar innert Jahresfrist eine neue Sammlung der Protokolle abgeschrieben werden. Gleichzeitig wünschte auch die Port Misox in den Besitz eines Portenbuches zu gelangen. Anscheinend wurde diesem Instrument im Misox bis dahin kaum Aufmerksamkeit geschenkt. AVSG PB I vom 26. März 1717 fol. 34r. Das im LAR befindliche Portenbuch umfasst die Jahre 1554-1625 sowie 1761-1791. Es ist eine Abschrift aus dem 18. Jahrhundert, doch vermutlich nicht das Originalportenbuch von 1717.

3 Archivio Parrocchiale di Campodolcino, Beschluss der 6 Porten vom 12. August 1678.

und Einzelverordnungen unter diesen Titeln aufweisen. In den Gemeindearchiven waren vor allem die Dorfprotokolle und Rechenbücher sowie einzelne Urkunden von Interesse, welche die Beziehungen im Innern und unter den Gemeinden aufzeigen.

Ich habe keine Rodbücher gefunden in den Gemeindearchiven Nufenen und Hinterrhein oder im Staatsarchiv Graubünden. Ich vermute, dass diese als Privateigentum des Fürleiters oder Rodführers angesehen und daher nicht in den öffentlichen Archiven erhalten wurden.

Da mir doch recht viele Quellen zur Verfügung standen, habe ich bewusst kaum Bezug genommen auf die eine oder andere dennoch erwähnenswerte Schrift. Eine Auseinandersetzung beispielsweise mit der Arbeit von Hermann Pfister hätte mich gezwungen seine juristischen Konstruktionen zu übernehmen oder zu widerlegen, womit unweigerlich auch der Aufbau der Arbeit beeinflusst worden wäre. Seine Aussagen sind wohl dennoch durch das eine oder andere Zitat Dritter eingeflossen. Seine umfangreichen Quellenangaben waren mir dienlich, obwohl sie nicht eindeutig und vollständig sind.

## **1.2 Fragestellung und Thesen**

Wie alle anderen Bereiche der Bündnergeschichte kann auch diejenige der Säumergenossenschaften und der Porten als eine idyllische, patriotische oder auch exotische Geschichte dargestellt werden. So wie sich der Freistaat aus den verschiedenen Komponenten Sprache, Konfession, Herkunft usw. zusammensetzt, so uneinheitlich sind auch die Quellen dazu. Daraus ergibt sich die Gefahr, nur genehme und passende Begebenheiten und Urkunden zu einer Geschichte zusammenzufügen, welche in der eigenen Perspektive und dem eigenen Wunschbild einen Platz haben. Mehrere meiner Vorstellungen musste ich während dieser Arbeit revidieren, da sie teils sogar als Irrtum benannt werden könnten. Vor allem durch das Studium der Originalquellen bin ich denn auch je länger je mehr auf Unzulänglichkeiten von Aussagen in meiner Lizentiatsarbeit gestossen. Gewisse Formulierungen, wie beispielsweise „die Porten als Polizeistaat“, sind so oft und in unterschiedlichsten Zusammenhängen zu finden, dass es sich aufdrängte, das Originalzitat zu konsultieren. Daher sind viele ältere und wenn möglich zeitgenössische Autoren genannt, wenn auch nicht ausschliesslich. Ich habe die Originalquellen immer wieder in längeren Zitaten wiedergegeben.

Aus der ursprünglichen Fragestellung, wieso sich die Porten so heftig gegen ihre Aufhebung gewehrt haben, ist die Fragestellung entstanden: Wieso wurde das Ende gerne als zähes Festhalten an den alten Privilegien dargestellt? Oder: Wieso konnte man die Porten nicht so schnell auflösen, wie man es wünschte? Was hinderte tatsächlich? Und dann vor allem auch: Was geschah nach der Aufhebung der Portenrechte? Wie erfolgte der Transit unter dieser lange angestrebten Auflösung der alten Rechtsamen? Wie sah die freie Konkurrenz denn aus? Wo trafen sich Nachfrage und Angebot unter diesen Bedingungen?

#### Frühere Thesen:

- Die Porten haben sich lange gewehrt, weil ihr Lebensunterhalt vom internationalen Verkehr abhing.
- Die Porten beharrten auf ihren Rechten, weil sie das schon immer getan hatten.
- Der Kanton Graubünden erhielt erst in der Jahrhundertmitte genügend politische Macht mit den alten Privilegien und Korporationen endlich Schluss zu machen.
- Der Ausbau der grossen Handelsstrassen brachte die Aufhebung der Portenrechte.

#### Spätere Thesen:

- Die Porten brauchte es, weil der Transit eine elastische Menge an Arbeitskraft benötigte.
- Auch für den Strassenunterhalt im Winter brauchte es je nach Verhältnissen eine kleine oder grössere Menge an Arbeitskräften.
- Die Porten brauchte es, weil im Gebirge insbesondere im Winter keine Fremden transportieren wollten und konnten.
- Nach der Einführung der freien Konkurrenz kam man schnell wieder auf die Vorteile der genossenschaftlichen Verbindlichkeit zurück und schloss Fuhrverträge mit ganzen Gemeinden ab.
- Die Gemeinden hatten schon bald nach dem Strassenbau genug und wollten dem Transit den Rücken kehren.
- Den Bauern wurde zwar angeraten, nicht mehr Säumerbauern zu sein, sondern sich ganz der Landwirtschaft oder dem Fuhrgewerbe zuzuwenden. Doch der Transit hatte gerade in der Zeit nach dem Strassenbau Bauernfuhrmänner nötig.
- Der Strassenbau wäre ohne die Porten nie zustande gekommen.
- Hätte der Kanton die Last des Strassenbaus auf sich genommen, wenn danach billige Fremdarbeiter auf den Strassen fahren sollten?

## 2. Graubünden

Als typisches Gebirgs- und Hochland weist Graubünden folgende Merkmale auf: 90% des Bündner Bodens liegen über 1200 müM, während die landwirtschaftlich ertragreiche Zone unter 600 müM nur knapp ein Prozent ausmacht, wobei die höchste Gemeinde Avers auf 1963 müM und die Gemeinde San Vittore auf 279 müM liegt. Im Jahre 2000 lebten 34% der Bündner über 1200 müM. Die 937 Berggipfel teilen den Boden in 150 Täler, bestehend aus 1.4% Gewässer, 1.6% Siedlungsfläche, 6.3% Wiesen/Acker/Obst, 24.9% Alpweiden, 25.3% Wälder und 40.5% unproduktive Fläche. Die alpenübergreifende Nord-Süd Ausdehnung lässt