

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire =  
Rivista storica svizzera

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

**Band:** 5 (1955)

**Heft:** 1

  

**Artikel:** Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit

**Autor:** Clavadetscher, Otto P.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-78638>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

# VERKEHRSORGANISATION IN RÄTIEN ZUR KAROLINGERZEIT

Von OTTO P. CLAVADETSCHER, Zuoz

Der mittelalterliche Staat hatte im wesentlichen zwei Aufgaben zu erfüllen: die (offensive oder defensive) Auseinandersetzung mit den anderen politischen Gebilden und den Rechts- und Friedensschutz im Innern. Die Urteile über außenpolitische Leistungen divergieren naturgemäß ziemlich stark, da sie einerseits von nationalen Gesichtspunkten bestimmt sind, andererseits von der Einstellung des Urteilenden zum Problem der Macht überhaupt. Oft hängt das Urteil auch weitgehend davon ab, ob der betreffenden Leistung Dauer beschieden war oder ob sie nur vorübergehend den Lauf der Geschichte zu bestimmen vermochte. Objektiver läßt sich zweifellos über die innenpolitischen Leistungen urteilen, wenn auch die Quellenlage, besonders was die reine Tatsachenkenntnis betrifft, im allgemeinen eher schlechter ist als auf außenpolitischem Gebiet. Nicht zuletzt und nicht am schlechtesten spiegelt sich die innere Struktur eines staatlichen Gebildes in seiner Verwaltungstätigkeit. Das Urteil wird positiv lauten, wenn der Staat eine seinem Wesen adäquate, aber unter den gegebenen politischen, völkischen und rechtlichen Verhältnissen mögliche, denkbare Verwaltungsform entwickelt hat und sie auch längere Zeit hindurch bewahren konnte. Gerade dem Mittelalter würde man jedoch nicht gerecht, wenn man etwa die Zentralisierung, die Schriftlichkeit der Verwaltung oder gar die Zahl der «Beamten» zum Maßstab erheben würde. Persönlicher Einfluß und Eingreifen des Herrschers oder der herrschenden Schicht führte damals manche schwierige Aufgabe zu einem befriedigenden Ende, wie es heute vielleicht sogar eine durchorganisierte Verwaltung nicht mehr zustandebringen könnte. Auch für die Rechts- und Verwaltungsgeschichte gilt der allgemeine Grundsatz,

daß jede Epoche ihre eigenen Formen ausbilden muß und nach dieser eigenständigen Leistung unter Berücksichtigung der gegebenen Möglichkeiten zu beurteilen ist.

Kaum auf einem anderen Gebiet der Mediävistik sind in letzter Zeit die bisherigen Ansichten so sehr in Frage gestellt worden wie in der frühmittelalterlichen Verfassungsgeschichte. Von verschiedenen Zweigen der Geschichtswissenschaft her hat das Bild von der inneren Struktur des Frankenreiches entscheidende Veränderungen erfahren. Vor- und Nachteile einer zeitgebundenen Geschichtsforschung zeigten sich mit aller Deutlichkeit, einmal darin, daß das vom Verfassungsstaat und den demokratischen Ideen des 19. Jahrhunderts geformte Geschichtsbild zerstört wurde, andererseits im teilweise starken Einfluß autoritären Gedankengutes, das aber doch mit dazu führte, die Probleme in einem neuen, zum Teil sicher richtigeren Lichte zu sehen. Von diesen neueren Ansichten seien hier nur die wissenschaftlich ernst zu nehmenden erwähnt, so etwa die Aufwerfung des Problems der Grafschaft besonders durch *Waas*<sup>1</sup> und eine Reihe von Nachfolgern, wogegen neuestens *v. Guttenberg*<sup>2</sup> wenigstens für die vorkarolingische Zeit den Grafen als königlichen «Beamten» für die richterlich-verwaltungsmäßige Tätigkeit sicher nachweisen konnte.

Als weniger standfest erwies sich die Lehrmeinung des 19. Jahrhunderts über die «Hundertschaft»<sup>3</sup>. Die Hundertschaft als germanischer ursprünglicher Gerichtsbezirk und Unterabteilung der Grafschaft dürfte heute endgültig erledigt sein<sup>4</sup>; darin sind sich auch diejenigen Forscher einig, welche den Thesen *Dannenbauers* nur teilweise zustimmen<sup>5</sup>. Die vielen Gebilde, welche unter dem nicht

---

<sup>1</sup> A. WAAS, *Herrschaft und Staat im deutschen Frühmittelalter* (Histor. Studien 335), Berlin 1938.

<sup>2</sup> E. v. GUTTENBERG, *Iudex h. e. comes aut grafio. Ein Beitrag zum Problem der fränkischen «Grafschaftsverfassung» in der Merowingerzeit*. Festschrift für E. E. Stengel, Münster-Köln 1952, S. 93—129.

<sup>3</sup> Zur Forschungsgeschichte vgl. H. DANNENBAUER, *Hundertschaft, Centena und Huntari*. *Histor. Jahrbuch* 62—69, 1949, S. 155—161.

<sup>4</sup> Vgl. besonders DANNENBAUER, a. a. O.

<sup>5</sup> F. STEINBACH, *Hundertschar, Centena und Zentgericht*. *Rheinische Vierteljahrsbl.* 15/16, 1950/51, S. 121—138; TH. MAYER, *Staat und Hundertschaft in fränkischer Zeit*, *ib.* 17, 1952, S. 344—384.

quellenmäßigen Begriff der Hundertschaft bisher zusammengefaßt worden sind (centena, hunria, huntari, hunderi, hundred u. a.), lassen sich weder zeitlich noch sachlich auf einen gemeinsamen Nenner bringen. Darüber, auf welche Ursprünge man diese verschiedenartigen politischen Bezirke zurückführen könne und wie sie historisch und juristisch zu erklären seien, herrscht noch keineswegs Einigkeit. Neuestens will man etwa die Baaren Süddeutschlands auf römisches Fiskalgut zurückführen<sup>6</sup>, und die centena erweist sich mindestens in einigen Fällen mit Sicherheit als Reichsgutsbezirk<sup>7</sup>, also als Abteilung einer Gliederung, die neben der « öffentlich-rechtlichen » Grafschaftsverfassung einherzulaufen scheint. Doch tragen nicht etwa alle Reichsgutsbezirke den Namen centena, sondern in Rätien, wo wir durch das Reichsgutsurbar<sup>8</sup> über diese Verhältnisse besonders gut orientiert sind, erscheinen sie als ministeria<sup>9</sup> mit einem minister oder sculthacius<sup>10</sup> an der Spitze. Auch marca ist im Sinne von Reichsgutsbezirk gebraucht worden<sup>11</sup>. Vielleicht ist es eine der wichtigsten Erkenntnisse der neueren Forschung über die frühmittelalterliche Verfassungsgeschichte, daß in dieser Zeit keine straffe, systematische und schematische Begriffsbildung angenommen werden darf, was übrigens genau dem rechtsgeschichtlichen Tatbestand entspricht, daß das Karolingerreich, auch Karl der Große, trotz gewissen Zentralisationstendenzen die einzelnen Teile des Reiches als selbständige Rechtskreise bestehen ließ. Überhaupt scheint bei der Personalität des Rechtes der scharf umgrenzte und klar definierte Rechtsbezirk eine geringere Rolle gespielt zu haben als in den späteren Jahrhunderten.

Ferner haben neuere Studien ergeben, daß die Schriftlichkeit der

---

<sup>6</sup> TH. MAYER, *Baar und Barschalken*. Festschrift für Ignaz Zibermayr (Mitt. d. Oberösterr. Landesarchivs 3), 1954 S. 143—156.

<sup>7</sup> DANNENBAUER, a. a. O. S. 187 ff., zusammenfassend S. 208.

<sup>8</sup> *Bündner Urkundenbuch*, bearbeitet von E. MEYER-MARTHALER und F. PERRET, Band I, Chur 1947—1952 (zit. BUB.), Anhang S. 376—396.

<sup>9</sup> Ib. S. 393 f.

<sup>10</sup> Die beiden sind identisch, ib. S. 380, Z. 21: *Ministro autem, id est sculthacio*.

<sup>11</sup> W. SCHLESINGER, *Die Entstehung der Landesherrschaft. Untersuchungen vorwiegend nach mitteldeutschen Quellen* (Sächs. Forsch. z. Geschichte Bd. 1), Dresden 1941, S. 62 ff.

Verwaltung<sup>12</sup> und das Kanzlei- und Archivwesen<sup>13</sup> im Karolingerreich viel stärker ausgebildet gewesen sein müssen, als man bisher angenommen hat. Entsprechend den Verhältnissen in den geistlichen Grundherrschaften, die dank dem verhältnismäßig reichen erhaltenen Quellenmaterial recht gut erforscht sind, waren die Schriftlichkeit der Verwaltung und das Archiv- und Kanzleiwesen in dem Sektor zweifellos besser entwickelt, der sich auf die Reichsgutsverwaltung bezog, während Quellen für die allgemeine Reichsverwaltung nur spärlich erhalten und erst noch mangelhaft ediert sind (Capitularen!). Das Reichsgut konnte natürlich seine hervorragende Rolle für die Machtstellung des Herrschers nur spielen, wenn es straff organisiert und die «Zentrale» über seinen Bestand und seine Organisation wenigstens einigermaßen orientiert war.

Allerdings sei hier mit aller Klarheit gesagt, daß die obige Unterscheidung von allgemeiner und Reichsgutsverwaltung zunächst nur ein Produkt der Wissenschaft ist, wenn auch manche Anzeichen darauf hinweisen, daß man die beiden Kreise schon damals auseinandergehalten hat. Sicherheit in diesen Fragen besteht aber noch keineswegs, doch darf man hoffen, daß die auf breiter Front aufgenommene Reichsgutsforschung hier bald zu zuverlässigen Ergebnissen gelangen wird<sup>14</sup>. Beiden Kreisen gehört nun gerade auch der Zweig der Verwaltung an, von dem hier näher die Rede sein soll, das Verkehrswesen und besonders die Verkehrsorganisation, die überraschend reichen Aufschluß über Umfang und Intensität der karolingischen Verwaltungstätigkeit zu vermitteln vermag.

Die frühmittelalterliche Verkehrsgeschichte ist bis vor kurzem recht stiefmütterlich behandelt worden, verständlicherweise, denn die Epoche der aufkommenden Städte, der Kreuzzüge und damit einer gewaltigen Intensivierung des Verkehrs vermochte natürlich das Augenmerk viel stärker auf sich zu ziehen als das Frühmittel-

<sup>12</sup> Schon J. W. THOMPSON, *The statistical sources of Frankish history*. The American Hist. Review 40, 1935, S. 625 ff.; besonders F. L. GANSHOF, *Charlemagne et l'usage de l'écrit en matière administrative*. Le Moyen Age 57, 1951, p. 1—25.

<sup>13</sup> K. VERHEIN, *Studien zu den Quellen zum Reichsgut der Karolingerzeit I*, Deutsches Archiv 10, 1954, S. 313—394.

<sup>14</sup> Für Rätien hoffe ich mich über das Verhältnis Grafschaft-Reichsgutsbezirk bald selber äußern zu können.

alter, dessen Erforschung zudem noch mit der zunächst äußerst heftig geführten, dann aber eher gemiedenen Kontroverse «Kontinuität oder Bruch zwischen Antike und Mittelalter» belastet war. In den größeren Verkehrsgeschichten hat daher das Frühmittelalter nur als mehr oder weniger ausführliche Einleitung Platz gefunden.

Ferner galt das Hauptinteresse den rein wirtschaftlichen und militärischen Gesichtspunkten. Man beschäftigte sich vor allem mit dem Verlauf der Routen, der Intensität des Verkehrs auf den einzelnen Strecken, deren Brauchbarkeit für Heereszüge, eventuellen Verschiebungen in der Benützung der Straßen, den transportierten Waren etc. Auf diese Fragen konnte die Archäologie weitgehend Antwort geben, sei es durch den Nachweis der Straßenführung oder durch Funde von Münzen, Keramik, Hufeisen und Wagenteilen. Die Spärlichkeit und Zufälligkeit der Funde bewirken aber, daß die Archäologie schriftliche Quellen wohl ergänzen, sie aber ein ersetzen kann.

Neben den genannten mehr «äußeren Seiten» des frühmittelalterlichen Verkehrswesens wurde die «innere», die Verkehrsorganisation, kaum berührt<sup>15</sup>, sei es, daß man sich die Fragen gar nicht stellte oder sie wegen Quellenmangels nicht beantworten konnte. Hier sprangen nun Siedlungs-, Altstraßen-<sup>16</sup> und Ortsnamenforschung<sup>17</sup> in die Lücke und erzielten überraschende Ergebnisse. In erster Linie sind die Forschungen *Weigels*<sup>18</sup> zu nennen. Die frän-

<sup>15</sup> Dies gilt auch für die großen Werke von A. SCHULTE und P. H. SCHEFFEL.

<sup>16</sup> Vor allem W. GÖRICH, *Frühmittelalterliche Straßen und Burgen in Hessen*. Masch. Diss. Marburg 1936/48; ders., *Rast-Orte an alter Straße? Ein Beitrag z. hessischen Straßen- und Siedlungsgeschichte*. Festschrift E. E. Stengel, Münster-Köln 1952, S. 473—494; ders., *Taunus-Übergänge und Wetterau-Straßen im Vorland von Frankfurt*. Mitt. des Vereins f. Geschichte und Landeskunde in Bad Homburg 23, 1954; neuestens auch H. JANDAUREK, *Die Altstraßen an der unteren Enns u. im Raume von Steyr*. Festschrift f. Ignaz Zibermayr (Mitt. d. Oberösterreich. Landesarchivs 3), 1954, S. 104—139.

<sup>17</sup> Vgl. neben den noch zu nennenden Arbeiten WEIGELS etwa: W. KASPERS, *Untersuchungen zu den politischen Ortsnamen des Frankenreiches*. Beitr. z. Namenforschung 1, 1949/50, S. 105—148 u. 209—247; W. METZ, *Eine Quelle zur Geschichte der fränkischen Reichsgutsverwaltung*. Deutsches Archiv 11, 1954, S. 207—219, bes. S. 217 f.

<sup>18</sup> Methodisch wegleitend: *Straße, Königscentene u. Kloster im karolin-*

kischen Königsstraßen und die daran aufgereihten Königscentenen (Reichsgutsbezirke, resp. Gerichtsbezirke der Königszinsler) und Klöster erschließt Weigel mit folgenden Mitteln: 1. frühmittelalterliche Geschichte Ostfrankens, 2. Ansatzstellen des Limes, 3. und 4. Altstraßenforschung, 5. archäologische Funde, urkundlich belegte Königshöfe und Königsmaierhöfe als Mittelpunkte der Staats- und Krongutsverwaltung, 6. Ortsnamen, und zwar a) Rast- und Herbergs-ON, b) Typen-ON: Sachbezeichnung (nicht PN) + heim (auch -bach u. a.), c) Forestis-ON, 7. Martinspatrozinium als Beweis für königliche Eigenkirche als Pfarrkirche der Centene (Feldkirche<sup>19</sup>), 8. Wüstungsnamen (häufig an alten Straßen), 9. Mathematik (Leistungsfähigkeit pro Tag ca. 20 km)<sup>20</sup>. Mit Hilfe dieser Punkte kommt Weigel zu einer großzügigen Skizzierung der Königsstraßen und Königscentenen in Ostfranken, die aber noch der Einzelbearbeitung bedürfe<sup>21</sup>. Es wäre nach diesen Forschungen also ein durch die Karolinger bewußt geschaffenes Straßennetz und Etappensystem<sup>22</sup> anzunehmen, das durch die freien Königszinsler der Königscentenen politisch und militärisch gesichert war<sup>23</sup> und in jeder

*gischen Ostfranken*. Jahrbuch f. fränkische Landesforschung 13, 1953, S. 7—53; als Beispiele der Behandlung eines begrenzten Gebietes: *Fränkische Centenen im Umland von Forchheim (Oberfranken). Eine Studie z. Siedlungspolitik des Frankenreiches vom 6. bis 9. Jahrh.* Bayer. Vorgeschichtsbll. 20, 1954, S. 73—87; *Fiscus Dominicus Berenheim. Vom karolingischen Königs-gutsbezirk Burg-Bernheim d. 8. Jhs.* Festschrift z. 1200-Jahrfeier u. Stadterhebung der Marktgemeinde Burgbernheim, Burgbernheim 1954, S. 19—36. — Die Kenntnis dieser und weiterer Arbeiten verdanke ich der Zuvorkommenheit Herrn Prof. H. Weigels, ebenso manchen mündlichen und schriftlichen Hinweis. Auch in den Fragen, bei denen ich eine andere Meinung veretrete, ist die Anregung weitgehend von seinen Forschungen und Mitteilungen ausgegangen.

<sup>19</sup> Vgl. dazu H. WEIGEL, *Das Patrozinium des hl. Martin*. Studium Generale 3, 1950, S. 145—155.

<sup>20</sup> WEIGEL, *Straße, Königscentene* . . . S. 7—17.

<sup>21</sup> *Ib.* S. 37, 43 und 53.

<sup>22</sup> GÖRICH, *Rast-Orte*, S. 489: Verwaltungsordnung, die das ganze Land planmäßig mit einem Netz von Königsstraßen und Reichshöfen überspannt. — Ders., *Taunus-Übergänge*, S. 15: Ein solches Etappensystem kann aber in nachrömischer Zeit nur der Karlingerstaat geschaffen haben.

<sup>23</sup> In den gleichen Zusammenhang werden die Edlinger Kärntens gestellt, vgl. zuletzt F. POPELKA, *Die Judenburger Ritterstadt und das karolingische*

Centene eine «staatliche» Herberge aufwies, die noch im Ortsnamen weiterlebe. Durch die Kenntnis dieser organisatorischen Leistung der Karolinger sollte der Vorgang der Besiedlung und des Landesausbaus klarer in Erscheinung treten und die fränkische Politik sich in einem neuen Lichte zeigen.

Nur in ganz bescheidenem Umfange werden diese Forschungsergebnisse durch schriftliche Quellen gestützt. Erinnerung sei etwa an das Capitulare von Mantua (787) über die Instandhaltung von Straßen und Brücken, das Capitulare de villis c. 27 und besonders die Admonitio 823—25 c. 19, welche auf Raststationen hinweist<sup>24</sup>; weiter die bei Kirn<sup>25</sup> zitierte Stelle aus Adalhard über die Voraussendung der Quartiermacher an die Rastorte.

Die Dürftigkeit schriftlicher Quellen ist aber kein Grund, an den genannten Forschungsergebnissen zu zweifeln, doch sind es andere Überlegungen, die mindestens Einschränkungen notwendig erscheinen lassen. Sie sollen hier nicht im einzelnen dargelegt werden, da die folgenden Zeilen an einem quellenmäßig gestützten Beispiel zeigen werden, wie es in Rätien tatsächlich gewesen ist. Erst nachher kann dann erörtert werden, ob und inwieweit dieses Ergebnis die erwähnten Erkenntnisse zu korrigieren oder einzuschränken vermag. Nicht verschwiegen sei allerdings schon hier, daß die Sprachwissenschaft selber sich gegen die weitgehenden Folgerungen aus den sogenannten Typen-Ortsnamen gewandt hat<sup>26</sup> und die siedlungs-

---

*Wehrsystem in Karantarien.* Mitt. d. Instituts f. österr. Geschichtsforschung 62, 1954, S. 299—316.

<sup>24</sup> *MG.* Cap. I p. 306: in . . . locis, ubimodo via et mansionatici a genitore nostro et a nobis per capitulare ordinati sunt . . .

<sup>25</sup> P. KIRN, *Die mittelalterliche Staatsverwaltung als geistesgeschichtliches Problem.* Histor. Vierteljahrsschrift 27, 1932, S. 535.

<sup>26</sup> Vgl. etwa E. CHRISTMANN, *Gegen Wilhelm Kaspers' Mißdeutungen pfälzischer Ortsnamen*, Beitr. z. Namenforschung 2, 1950/51, S. 105—110, der mit Recht fordert, daß für jeden Namen alte Formen, Alter, natürliche und geschichtliche Gegebenheiten nachzuweisen seien, daneben aber auch manche Einzelergebnisse anfecht. — Wie die Ortsnamen als Zeugen für den fränkischen Einfluß verwertet werden können, ohne daß dabei aber an fränkische Siedlung gedacht werden kann oder muß, zeigt die aufschlußreiche Studie von A. BACH, *Zur Frankonisierung des deutschen Ortsnamenschatzes*, Rhein. Vierteljahrsbl. 19, 1954, S. 30—44.

geschichtliche Forschung zu einseitig auf die königliche, staatliche Besiedlung ausgerichtet ist, der adeligen m. E. zu wenig Spielraum läßt, mit genossenschaftlicher oder gar privater gar nicht rechnet. «Politisch absichtslose Siedlung» hätte es demnach im Frühmittelalter überhaupt nicht gegeben. Jeder Siedler wäre irgendwie eine Schachfigur im königlichen Spiel gewesen. Wissenschaftsgeschichtlich gesehen ist also aus dem gemeinfreien Germanen des 19. Jahrhunderts der königliche, der Staatsuntertan geworden, über den der König sehr weitgehend verfügen konnte. Nur bleibt dabei schwer zu erklären, wie denn im 9. Jahrhundert innert kürzester Frist der Adel zu so eminenten politischer Bedeutung gelangen konnte. Nicht leicht einzusehen ist auch, wie das Karolingerreich diese umfangreichen Verwaltungs- und Organisationsarbeiten<sup>27</sup> bewältigen konnte, die auch der ausgebauten Bürokratie des 20. Jahrhunderts einige Sorgen und Mühen bereiten würde! Diese Einwände bleiben bestehen, auch wenn man im 9. Jahrhundert und in der Zeit des Deutschen Reiches mit einem Zerfall rechnet<sup>28</sup>, die Karolingerzeit verwaltungsgeschichtlich also als einen bis in die Neuzeit nicht mehr erreichten Höhepunkt betrachten will.

Nach diesem Überblick über die Probleme und den heutigen Forschungsstand sollen nun die rätischen Verkehrsverhältnisse zur Karolingerzeit dargestellt werden, wobei auch die Frage der Kontinuität Römerzeit-Frühmittelalter im Auge behalten werden soll. Die Quellenlage ist insofern für Rätien besonders günstig, als nicht nur indirekte Zeugnisse wie Siedlungsvorgang, Ortsnamen, Straßenverlauf und Patrozinien über die Verkehrsverhältnisse Auskunft geben, sondern eine schriftliche Quelle, das churrätische Reichsgutsurbar, das zudem noch den eminenten Vorteil besitzt, keine für die Fragestellung «staatliche Verkehrsorganisation» fremde Quelle zu sein, das heißt, eine aus geistlichem Bereich stammende, sondern eine originäre, eben ein *Reichsgutsurbar*. Man wird ferner wohl zugeben, daß eine solche primäre, schriftliche Quelle einen mindestens

<sup>27</sup> Vgl. etwa WEIGEL, *Locus Furthi, Studien um das karolingische Fürth*, Nürnberg 1953, S. 13: Diese schematischen ON sind von einer nach Vorschriften, Richtlinien und Normen arbeitenden Krongutsverwaltung, also von oben her gegeben, nicht von der Bevölkerung geschaffen.

<sup>28</sup> GÖRICH, *Rast-Orte*, S. 494.

ebenso hohen Aussagewert beanspruchen darf wie die aus den genannten Hilfswissenschaften gewonnenen Indizien.

Zunächst muß aber festgestellt werden, was das Reichsgutsurbar über die Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsorganisation überhaupt aussagen *kann und will*, das heißt, seine Zweckbestimmung muß bekannt sein. Hatte das Urbar bis 1907 als ein solches des Bistums Chur gegolten, so gelang es damals *G. Caro*<sup>29</sup>, es als Reichsgutsurbar zu erweisen. Dieses Ergebnis ist in der Folgezeit wohl noch gelegentlich angefochten worden<sup>30</sup>, indem die Quelle wieder als bischöflicher Einkünfterodel angesprochen wurde, doch hat sich Caros Ansicht im großen und ganzen in der Literatur durchgesetzt. Weniger stichhaltig war allerdings seine Datierung in die Zeit Ludwigs des Frommen. Heute steht jedenfalls fest, daß es weder mit der Trennung der geistlichen und weltlichen Gewalt in Rätien<sup>31</sup> noch mit den Wirren unter dem zweiten rätischen Grafen, Roderich, etwas zu tun hat<sup>32</sup>. Am wahrscheinlichsten darf nach den neuesten Forschungen gelten, daß das Urbar als Vorarbeit für die Reichsteilung von Verdun aufgenommen worden ist, also ein Produkt der annalistisch gut bezeugten *descriptio* von 842/3 darstellt<sup>33</sup>. Damit ist aber auch schon gesagt, daß das rätische Urbar nicht eine Art *exemplum* ist wie die *Brevium Exempla*, der Klosterplan von St. Gallen und wohl auch das *Capitulare de villis*, sondern der prak-

---

<sup>29</sup> *Ein Urbar des Reichsguts in Churrätien aus der Zeit Ludwigs des Frommen*. Mitt. des Instituts für österr. Geschichtsforschung 28, 1907, S. 261—275. — Zur Forschungsgeschichte vgl. O. P. CLAVADETSCHER, *Zum churrätischen Reichsgutsurbar aus der Karolingerzeit*. ZSG. 30, 1950, S. 161ff.

<sup>30</sup> E. MAYER, *Zur rätischen Verfassungsgeschichte*. ZSG. 8, 1928, S. 385 bis 394; K. JORDAN, *Die älteren Urkunden des Klosters Pfäfers*. ZSG. 15, 1935, S. 34—38.

<sup>31</sup> Seit U. STUTZ, *Karls des Großen divisio von Bistum und Grafschaft Chur*. Festgabe f. K. Zeumer, Weimar 1910, S. 101—152, von der ganzen Literatur irrtümlich als «*divisio*» bezeichnet.

<sup>32</sup> Vgl. O. P. CLAVADETSCHER, *Die Einführung der Grafschaftsverfassung in Rätien und die Klageschriften Bischof Viktors III. von Chur*. Z. der Savignystiftung f. Rechtsgeschichte 70, Kan. Abt. 39, 1953, S. 46—111.

<sup>33</sup> Vgl. O. P. CLAVADETSCHER, *Das churrätische Reichsgutsurbar als Quelle zur Geschichte des Vertrags von Verdun*. Z. der Savignystiftung f. Rechtsgeschichte 70, Germ. Abt., 1953, S. 1—63.

tischen Verwaltungstätigkeit, und zwar einem ganz bestimmten Verwaltungsakt entsprungen ist. Und gerade deshalb können die einzelnen Stellen des Urbars den Anspruch erheben, die nackte Wirklichkeit wiederzugeben.

Im Hinblick auf die Reichsteilung standen zwei Probleme im Vordergrund, erstens der militärische Wert eines Gebietes, und zwar nicht nur die strategische Lage, sondern ebenso sehr die Zahl der königlichen Vasallen und die Verfügungsgewalt über die waffenpflichtigen Königszinsler<sup>34</sup>, und zweitens der wirtschaftliche Wert, der sich in Leistungen und Abgaben an den König respektive dessen Vertreter äußerte. Aussagen über den Verkehr und dessen Organisation sind also im Reichsgutsurbar nur insofern zu erwarten, als sie von militärischem Werte sind oder daraus finanzielle oder Dienstleistungen resultieren. Wenn demnach auch das Urbar nicht primär eine Quelle zur Verkehrsgeschichte darstellt, so vermittelt es uns doch interessante Tatsachen, die aus keiner anderen Quelle zu schöpfen sind. Einerseits lernen wir die verkehrspolitisch wichtigen Punkte Rätians kennen (unteres und oberes Ende des Walensees, Flußübergänge bei Schaan und Maienfeld, Talsperren im Bergell, Standorte der tabernae und stabula), andererseits kann mit einiger Sicherheit die Bedeutung der einzelnen Verkehrswege zur Karolingerzeit abgelesen werden, was um so wichtiger ist, als darüber in der Literatur viele unzutreffende Ansichten geäußert werden<sup>35</sup> oder überhaupt geographisch und chronologisch zu wenig differenziert wird<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> Dazu die interessanten Ausführungen DANNENBAUERS in Z. f. württemb. Landesgeschichte 12, 1953, S. 345—352 (= Rezension von K. Bosl, Die Reichsministerialität der Salier und Staufer, Stuttgart 1950/51), wo er andeutet, wie ein Teil der Königszinsler zu kirchlichen Ministerialen geworden sind, andererseits die eigentlichen Reichsministerialen seit Heinrich IV. die Aufgaben übernommen haben, welche früher die jetzt dem Reich entfremdeten Vasallen und Königszinsler erfüllten. Nicht juristisch und ständegeschichtlich, aber funktionell darf man deshalb wohl die Reichsministerialen als Nachfolger der karolingischen Königszinsler (Königsfreien) ansprechen. — Über die militärische Bedeutung der Königsfreien vgl. neuestens die Arbeiten DANNENBAUERS, *Die Freien im karolingischen Heer*, Festschrift f. Th. Mayer, Bd. I, 1954, S. 49—64, und *Paraveredus-Pferd*, Z. d. Savignystiftung f. Rechtsgesch. 71, Germ. Abt., 1954, S. 55—73.

<sup>35</sup> Vgl. unten bei den einzelnen Pässen.

<sup>36</sup> Z. Bsp. P. H. SCHEFFEL, *Verkehrsgeschichte der Alpen*, Bd. 2, Berlin 1914,

Wie überall in der Schweiz ist auch in Graubünden die Erforschung der vorgeschichtlichen und mittelalterlichen Straßen nicht über bescheidene Anfänge hinausgediehen, während es wenigstens um die Römerstraßen etwas besser steht. Systematische Rekonstruktionen der Straßen für größere Gebiete, wie sie etwa für die Taunusübergänge<sup>37</sup> vorhanden sind, fehlen bei uns noch vollständig. Allerdings liegen die Probleme bei uns zum Teil auch einfacher, da die Natur die Verkehrswege in den Alpen viel bestimmter vorgezeichnet hat als in flacheren Gegenden. Strittig ist höchstens die Linienführung auf einzelnen kurzen Strecken<sup>38</sup>. Vermag also die reine Straßenforschung im Alpengebiet nicht das gleiche Interesse zu beanspruchen wie etwa in Mitteldeutschland, so stehen dagegen die Probleme der Verkehrsorganisation in unserem Gebiet in ihrer Bedeutung keineswegs zurück gegenüber anderen Gegenden.

Die sprachliche, kulturelle, rechtliche und kirchliche Kontinuität von der Römerzeit zum Mittelalter liegt für Rätien klar zutage<sup>39</sup>. So darf auch in der Verkehrsgeschichte von den römischen Verhältnissen ausgegangen werden, sowohl was die Linienführung als auch was den wesentlich militärischen Zweck aller Verkehrsanlagen<sup>40</sup> betrifft. Was über die Römerzeit bis 1948 bekannt geworden ist, findet sich bequem zusammengestellt bei *Staechel*<sup>41</sup>. In den römischen Itinerarien verzeichnete Reichsstraßen waren nur der Julier und der Splügen, wobei ersterer als Hauptpaß der östlichen Schweiz

---

S. 67: daß jetzt auch der Besitz der bündner Alpenstraßen... für die fränkische Reichspolitik ein Gegenstand des höchsten Interesses geworden war.

<sup>37</sup> Vgl. die in Anm. 16 genannte Arbeit von GÖRICH.

<sup>38</sup> Vgl. etwa unten S. 12f. über die Viamala.

<sup>39</sup> Sogar im rechtsrheinischen Rätien (Dekumateland) wird heute starke Nachwirkung römischer Einrichtungen angenommen, vgl. etwa TH. MAYER, Rhein. Vierteljahrsbl. 17, 1952, S. 353 und in der Anm. 6 genannten Arbeit. — Über die Kontinuität römischer Gutshof-frühmittelalterliche curtis vgl. F. TREMEL, *Die Curtis der Ostalpen*. Bl. f. deutsche Landesgeschichte 87, 1942, S. 3—15.

<sup>40</sup> H. AUBIN, *Der Rheinhandel in römischer Zeit*. Bonner Jahrbücher 130, 1925, S. 3 ff.

<sup>41</sup> F. STAEHELIN, *Die Schweiz in römischer Zeit*. 3. Aufl. Basel 1948, S. 337—388.

angesprochen werden darf<sup>42</sup>. Mit vorrömischen und römischen Wegen ist auch über den Bernhardin, Septimer und Lukmanier zu rechnen<sup>43</sup>.

Bevor die einschlägigen Stellen des Reichsgutsurbars herangezogen werden, sei hier zunächst noch nachgetragen, was seit dem Erscheinen des Werkes von Staehelin bekannt geworden ist, und zusammengestellt, was bisher in den Hauptzügen über die Bündnerpässe und Straßen im Mittelalter geschrieben worden ist.

*Julier*: Die römische Straßenführung über Mon im Gegensatz zur heutigen rechts der Julia haben auch neueste Funde bestätigt. Etwa 200 Meter oberhalb des Dorfes Mon fand man eine gewerbliche Anlage und nochmals 200 Meter weiter oben ein Grab. Gut fügt sich auch der neuerdings gefundene Hufschuh von Tinizong in die bekannte Julierroute ein<sup>44</sup>. Im Früh- und Hochmittelalter soll der Paß verlassen gelegen haben<sup>45</sup>.

*Splügen*: Simonett<sup>46</sup> vertritt entschieden die Auffassung, daß schon die Römerstraße durch die Viamala verlaufen sei, wenn auch wohl nicht in ihrer ganzen Länge. Die Route über den Schamserberg und Heinzenberg lehnt er mit Recht ab und weist auf Hohenrätien hin, aber auch auf die Möglichkeit über Obermatten nach Obervaz-Lenzerheide. Daß «die direkte Verbindung durch die Viamala wohl schon in frühester Zeit, sicher aber in der römischen, mit allen Mitteln erzwungen» worden sei<sup>47</sup>, bleibt vorläufig eine wohl annehmbare, aber nicht beweisbare Hypothese. Meines Erachtens muß man aber auch mit der Möglichkeit rechnen, daß wenigstens ein Teil des Splügenverkehrs seine Fortsetzung über den Valsenber-

---

<sup>42</sup> Ib. S. 384, 387.

<sup>43</sup> Ib. S. 380.

<sup>44</sup> W. BURKART, *Archäologische Funde 1946/47 an der römischen Julier/Septimer-Route*. Bündner Monatsblatt (zit. BMbl.) 1952, S. 89—96.

<sup>45</sup> So E. OEHLMANN, *Die Alpenpässe im Mittelalter*. Jahrbuch f. Schweiz. Geschichte 4, 1879, S. 166; P. H. SCHEFFEL, a. a. O. S. 195. — Von einem starken Zurücktreten des Juliers im Mittelalter spricht auch R. HEUBERGER, *Rätien im Altertum u. im Frühmittelalter* (Schlern-Schriften 20), Innsbruck 1932, S. 86, Anm. 62.

<sup>46</sup> CHR. SIMONETT, *Die Viamala. Alte und neue Ergebnisse zu ihren geschichtlichen Problemen*. BMbl. 1954, S. 209—232, und Nachtrag ib. S. 425 bis 428.

<sup>47</sup> Ib. S. 212.

nach Ilanz gefunden hat<sup>48</sup>. Die bronzezeitlichen<sup>49</sup>, römischen und mittelalterlichen<sup>50</sup> Funde im Rheinwald und Schams beweisen wenigstens, daß das Schams bis nach Zillis begangen war. Vielleicht darf man annehmen, daß im Frühmittelalter ein eventueller römischer Durchgang durch die Viamala eingegangen war und erst im Hoch- oder Spätmittelalter wieder geöffnet werden konnte. Daß die Rofflascchlucht dagegen nicht umgangen worden ist, ergeben neueste Funde an deren Nordeingang<sup>51</sup>. Heuberger<sup>52</sup> weist dem Splügen im Mittelalter eine wichtige Rolle zu, nach der übrigen Literatur soll er aber auch wie der Julier verlassen gelegen haben<sup>53</sup>.

*Septimer*: Dem römischen Saumweg ist die Ehre widerfahren, zum Hauptpaß des Mittelalters promoviert zu werden<sup>54</sup>; ob mit Recht, wird unten zu erörtern sein. Zu dieser Beurteilung hat die frühe Erwähnung eines Hospizes auf der Paßhöhe<sup>55</sup> wesentlich beigetragen. Im Hochmittelalter spielt er als bevorzugter Übergang des Bischofs von Chur tatsächlich eine entscheidende Rolle, die im Spätmittelalter im Bau der sogenannten Castelmur-Straße zum Aus-

---

<sup>48</sup> Vgl. unten beim Bernhardin und O. P. C. (LAVADETSCHER), *Die Valsberger-Route im Frühmittelalter*. Neue Bündner Zeitung Nr. 213 vom 11. September 1954.

<sup>49</sup> W. BURKART, *Archäologische Funde im Rheinwald*. BMbl. 1951, S. 159 bis 164.

<sup>50</sup> W. BURKART, *Gräberfunde aus der Merowingerzeit in Wergenstein*. BMbl. 1940, S. 133 ff.

<sup>51</sup> H. CONRAD, *St. Stephan am Nordeingang der Rofflascchlucht*. BMbl. 1952, S. 254—257.

<sup>52</sup> A. a. O. S. 86, Anm. 62.

<sup>53</sup> Vgl. Anm. 45.

<sup>54</sup> SCHEFFEL, a. a. O. S. 194 f.; OEHLMANN, a. a. O. S. 165 ff.; als wichtigsten Bündnerpaß neben dem Splügen betrachtet ihn auch HEUBERGER, a. a. O. S. 86, Anm. 62; auf der Karte 17 (Die großen Verkehrsstraßen des Mittelalters) des *Historischen Atlas der Schweiz*, hrsg. von H. AMMANN und K. SCHIB, Aarau 1951, ist neben Lukmanier, Bernhardin und Splügen nur der Septimer als Handelsstraße eingetragen, nicht aber der Julier. Die Karte besagt wenig, da sie Schwergewichtsverschiebungen während der langen Epoche des Mittelalters nicht erfaßt und nicht angegeben ist, für welchen engeren Zeitraum sie in erster Linie gelten soll.

<sup>55</sup> Vgl. BUB. Nr. 433—439 (Prozeß des Hospizes gegen die Kirche S. Lorenzo in Chiavenna wegen Zehnten im Jahre 1186; das Hospiz ist also älter).

druck kommt. Doch über das Frühmittelalter ist durch all das nichts ausgesagt. Von neuester Literatur wäre eine Abhandlung über den Namen zu erwähnen, in der septimus (resp. septem) als Etymon abgelehnt, dagegen \*seditare vorgeschlagen wird<sup>56</sup>.

*Bernhardin*: Beziehungen zwischen dem Lugnez und Misox sind schon für die vorgeschichtliche Zeit nachgewiesen<sup>57</sup>, als Route kommt nur der Bernhardin mit Fortsetzung über den Valserberg in Frage. Auch zur Römerzeit kann aber keine eigentliche Straße angenommen werden. Im Frühmittelalter ist dann die Route Bernhardin-Valserberg wieder faßbar, indem mitten unter den königlichen Vasallen des Bündner Oberlandes (ministerium Tuverasca) Fero mit einem Lehen im Schams erscheint, zu dem auch Äcker und Weinberge im Misox gehören<sup>58</sup>. Der in Tuverasca beheimatete Vasall Fero hatte also nicht dort seine Lehen, sondern in dem über den Valserberg erreichbaren Schams und im Misox (Bernhardin).

*Lukmanier und Oberland*: Mehr als ein primitiver Weg führte zur Römerzeit nicht über den Lukmanier, ebenso wenig über den Valserberg. Ob die Route über den Lukmanier die Gründung von Disentis irgendwie beeinflußt hat, ist unbekannt und eher unwahrscheinlich. Hingegen blühte der Paß als eigentlicher Disentiser Klosterpaß zu Beginn des Hochmittelalters auf. Zeugnis von einem gewissen Verkehr durch das Oberland geben zwei am Rande der Rheinschlucht bei Versam gefundene Römermünzen<sup>59</sup>, ferner frühmittelalterliche Funde im Lugnez<sup>60</sup>.

---

<sup>56</sup> G. A. STAMPA, *Zur Deutung des Flurnamens Set-Septimer*. BMbl. 1954, S. 113—137.

<sup>57</sup> Vgl. zuletzt W. BURKART, *Archäologische Funde im Rheinwald*. BMbl. 1951, S. 163.

<sup>58</sup> BUB. S. 390 Z. 20—25: Beneficium Feronis in Sexamnis. De terra arabili iugera XVI. De pratis carratas LX. In Mesauco de vino carratas II. De terra iugera V. Istud dicit Meroldus suum esse I. — Dieser Meroldus hat seinerseits wieder Lehen in Felsberg, Rhäzüns, Cumbel und Bludenz! (ib. S. 391 Z. 4—10). — Vgl. dazu meinen in Anm. 48 erwähnten Zeitungsartikel.

<sup>59</sup> H. BERTOGG, *Zwei Römermünzen vom Rande der Rheinschlucht Ruinaulta*. BMbl. 1952, S. 53—57.

<sup>60</sup> W. BURKART, *Frühmittelalterliche Gräberfunde in Maienfeld und Duvin*. BMbl. 1950, S. 335—337.

*Engadin-Vintschgau*: Nicht einig ist man sich, ob durch das Engadin eine Römerstraße geführt habe als Querverbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Routen Julier und Trient-Vintschgau-Reschen-Scheideck-Oberinntal. Die Kartenbeilage I zum Werke Staehelins verzeichnet diese Route nicht, ebenso spricht sich *Heuberger*<sup>61</sup> dagegen aus, da vor dem 4./5. Jahrhundert kein militärischer Anlaß für eine solche Straße bestanden habe. Auch *Fedor Schneider*<sup>62</sup> will dem Engadin höchstens einen Weg für den lokalen Verkehr zugestehen. Für eine nicht unbedeutende Verbindung im Frühmittelalter sprechen verschiedene Tatsachen, einmal die aus dem Tridentinischen und dem Vintschgau bezogenen Grabsteine für die Viktoriden<sup>63</sup>, dann c. 15 der Vita Corbiniani<sup>64</sup> und kunst- und sprachgeschichtliche Fakta<sup>65</sup>, welche die Bedeutung dieser Ost-West-Route erkennen lassen. Trotz diesen Zeugnissen fehlt die Engadin-Straße aber auf der erwähnten Karte des Historischen Atlas der Schweiz<sup>66</sup>.

*Albula und Flüela*: An diese Routen denkt bereits für das Frühmittelalter *Wopfner*<sup>67</sup>, wenn sie auch urkundlich erst im Spätmittelalter belegt sind. Nicht wenig dürfte dazu eine irrtümliche Äußerung *Oehlmanns*<sup>68</sup> beigetragen haben, der aus dem im bischöflichen Urbar von ca. 1290 erwähnten Hof Prada<sup>69</sup> schließt, der Verkehr sei über das Schanfigg (Praden!)-Strela-Flüela nach dem Vintschgau gegangen. Laut dieser Urbarstelle hatte nämlich der Hof

<sup>61</sup> A. a. O. S. 115, 118.

<sup>62</sup> *Zur ältesten Geschichte des Engadins*. Mitt. d. österreich. Instituts für Geschichtsforschung 43, 1929, S. 391 ff.

<sup>63</sup> BUB. Nr. 11 und 12 (anfangs 8. Jh.): . . . ordinabit venire de Triento (resp. de Venostes).

<sup>64</sup> Vgl. dazu H. WOPFNER, *Die Reise des Venantius Fortunatus durch die Ostalpen. Ein Beitr. z. frühmittelalterlichen Verkehrs- und Siedlungsgeschichte*. Festschrift f. E. v. Ottenthal (Schlern-Schriften 9), Innsbruck 1925, S. 362 bis 417.

<sup>65</sup> *Frühmittelalterliche Kunst in den Alpenländern* (Akten zum III. Internat. Kongreß f. Frühmittelalterforschung), Olten und Lausanne 1954, S. 120 f., 129 f. (E. POESCHEL); A. SCHORTA, *Ortsnamen als Zeugen der Geschichte und Vorgeschichte*. BMbl. 1938, S. 67.

<sup>66</sup> Vgl. Anm. 54.

<sup>67</sup> A. a. O. S. 385, Anm. 5.

<sup>68</sup> A. a. O. S. 188.

<sup>69</sup> MOHR, *Cod. Dipl.* Bd. II Nr. 76 S. 131.

Savognin als Dienstleistung an den Bischof Saumtiere nach Prada zu schicken für die Reisen nach Chiavenna oder dem Vintschgau. Selbstverständlich handelt es sich um den Hof Prada bei Tiefencastel, den Standort des ehemaligen Klösterleins St. Peter zu Mistail, dessen Kirche bis heute völlig ihren karolingischen Charakter bewahrt hat. Nichts läßt also annehmen, daß Albula und Flüela schon in der Römerzeit und im Frühmittelalter eine Rolle gespielt hätten.

Und nun die Aussagen des Reichsgutsurbars: Den interessantesten Aufschluß gewährt der Passus über die *tabernarii*<sup>70</sup>. Solche werden genannt je einer in Schaan, Chur, Zuoz, Ardez und zwei in Lantsch/Lenz. Sie haben ihre *tabernae* offenbar als Zinslehen inne gegen eine jährliche Abgabe von einem Pfund; eine weitere, hier nicht näher aufgeführte Abgabe bezahlen sie wohl von dem mit der *taberna* verbundenen Reichsgut, heißt es doch weiter, allerdings in einer sprachlich verderbten Wendung: *Quorum unusquisque reddit libram I, id est libras VI, extra his, quae ad dominicis rebus acquirere possunt*. Der Satz wird nur verständlich, wenn man, analog zu einem ähnlichen Passus kurz nachher<sup>71</sup>, *acquirere* in *adquiri* emendiert oder als Subjekt des Satzes sich die Reichsgutsbeamten denkt. Ein solcher Subjektswechsel wäre für das 9. Jahrhundert nicht außergewöhnlich. Stimmt diese Interpretation, so gehören diese sechs *tabernarii* zu den Königszinsern, die Reichsgut gegen Leistung des *census regius* oder *regis* bebauen<sup>72</sup>. Einzelne von ihnen hatten also zusätzlich auch noch eine *taberna* gegen Zinsleistung inne, doch sind sie deswegen nicht als königliche Vasallen (*beneficiarii*) anzusprechen, da diese durchwegs rein militärische Lehen innehaben, von denen sie keinerlei finanzielle Leistungen schulden, sondern offenbar nur militärische Dienste. Die den Königszinsern anvertrauten *tabernae*

<sup>70</sup> *BUB.* S. 394 Z. 12—19: *Sunt tabernarii isti.*

In Schana unus.	In Curia unus.	In Lanzes duo.
In Zuzes unus.	In Ardezis unus.	

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

<sup>71</sup> *Ib.* S. 394 Z. 32 f.: *Extra his, quae ad dominicis rebus cum fructuum venditione queruntur.*

<sup>72</sup> *Ib.* S. 393 Z. 22 ff.: Unter der Überschrift «§ *Iste est census regius*» werden für jedes Ministerium die Geldleistungen aufgeführt.

hatten also wohl in erster Linie wirtschaftliche Funktionen zu erfüllen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, daß sie sich überhaupt im Besitze des Reiches befinden. Demnach hatte Karl der Große bei der *divisio*, der Aufteilung des Bischofsgutes zwischen dem Bischof einerseits und dem König, respektive dem Grafen und den Vasallen, andererseits, diese *tabernae* für sich beansprucht. Da darf doch wohl ohne weiteres ein erhebliches staatliches Interesse an diesen Einrichtungen angenommen werden. Etwas anders verhält es sich mit der *taberna* in Marmorera<sup>73</sup>, die ausdrücklich als königliches *beneficium* bezeichnet ist, und zwar als Lehen eines Geruuigus, also eines germanischen Reichsvasallen, der zweifellos erst durch die *divisio* und die Einführung der Grafschaftsverfassung in Rätien hierher gekommen ist, sicher nicht, um da eine *taberna* zu betreiben, sondern um militärische Funktionen an der wichtigen Julieroute auszuüben. Die *taberna* erhielt er als Gegenleistung für seine Dienste. Wahrscheinlich hatte er daneben noch andere Lehen inne, was sich aber nicht näher nachweisen läßt, da der *Passus* des Reichsgutsurbars über das *Ministerium Impitinis*, zu dem das Oberhalbstein gehörte, nur teilweise erhalten ist; die letzten Stellen betreffen Riom und Tinizong<sup>74</sup>. Geruuigus bezahlte keine Abgabe wie die übrigen *tabernarii*. Seine Erwähnung nach ihnen und ihrer Zinsleistung macht nicht nur den Eindruck, als ob er der Vollständigkeit halber hier auch genannt worden wäre, obschon er sozial und politisch mit den sechs anderen *tabernarii* nichts zu tun hatte<sup>75</sup>, sondern bekommt ihren besonderen Sinn, wenn man annimmt, daß die *tabernae* dem König und seinen «Beamten» gegenüber Herbergspflichten<sup>76</sup> zu er-

<sup>73</sup> Ib. S. 394 Z. 20: *Ad Marmoraria in beneficio Geruuigi taberna I.*

<sup>74</sup> Ib. S. 395 und 396. Die Angaben über das letzte *beneficium* (Riom) des ganzen erhaltenen Urbars konnten von Tschudi bereits nicht mehr vollständig gelesen werden. An 5 Stellen setzte er Punkte.

<sup>75</sup> Darüber kann auch die Angabe auf S. 394 Z. 26 (*De tabernis libras VII*) nicht hinwegtäuschen. Wohl möchte man zunächst annehmen, daß neben den sechs nicht namentlich genannten *tabernarii* eben auch Geruuigus eine *libra* bezahlt hätte, doch stände das im Widerspruch zur sonst reinlich durchgeführten Scheidung zwischen *beneficia* und anderen königlichen Rechten. Die Stelle ist entweder auf einen Schreibfehler zurückzuführen oder auf eine von einem Schreiber vorgenommene gutgemeinte Verbesserung.

<sup>76</sup> Nicht zutreffend ist die Deutung OEHLMANN'S, a. a. O. S. 176, Anm. 3: *taberna* = Gasthaus. Sein Hinweis auf eine Stelle des in Anm. 69 zitierten

füllen hatten. Auch dem Reichsvasallen Geruuigus konnte diese Leistung ohne weiteres auferlegt sein, sei es, daß er dafür von anderen, militärischen Aufgaben teilweise befreit war, sei es, daß er einfach mehr Ländereien als *beneficium* innehatte.

Nach den sechs *tabernarii* und der *taberna* des Geruuigus in Marmorera folgen die *stabula*, und zwar je eines in Bivio und in Sils (Engadin)<sup>77</sup>. Hier zeigt sich noch klarer als bei den *tabernae*, daß sie zu einer königlichen Verkehrsorganisation gehören; denn wenn bei der Stelle über Bivio ausgeführt wird, vom *stabulum* seien 50 Schillinge Zins zu entrichten, sofern ihm kein Heu entnommen werde, so kann dies nur heißen, daß normalerweise das *stabulum* Bivio die Pflichten gegenüber seinem königlichen Eigentümer durch Heulieferungen erfüllte; dieser Fall trat offenbar ein, wenn der König selbst oder seine «Beamten» — in erster Linie ist an die *missi dominici* zu denken<sup>78</sup> — auf ihren Reisen diese Naturalleistungen benötigten. Wenn ferner beim *stabulum* Sils als Zins die Summe von 30 *oder* 40 Schillingen angegeben ist, so wird man auch hier schließen dürfen, daß der Zins je nach dem Umfang der Naturalleistungen variierte. Wie die meisten *tabernae* waren auch die *stabula* als Zinslehen ausgetan, wahrscheinlich ebenfalls an Königsfreie. Vasallen als Lehensinhaber wären nämlich bestimmt namentlich genannt, wie das angeführte Beispiel des Geruuigus lehrt.

Neben diesen wichtigsten Stellen über die *tabernae* und die *stabula* enthält das Urbar auch noch einige Angaben über die Zufahrtswege zu den Alpenpässen. Am bekanntesten ist die Schilderung der Schifffahrt auf dem Walensee. Freie Leute führen die zehn königlichen Schiffe und liefern dem Fiskus jährlich ungefähr 8 Pfund ab<sup>79</sup>. Auch die Fischerei ist an Königsfreie vergeben. Sechs königliche Fischer leisten außer Fischen jährlich noch Abgaben in Wolle und

---

bischöflichen Urbars von ca. 1290 (*vase vini quod venditur extra tabernas*) vermag für die Karolingerzeit gar nichts zu beweisen.

<sup>77</sup> *BUB.* S. 394 Z. 21 f.: *De stabulo Biuio erit ad censum, si ei foenum non tollitur, solidos L. — De stabulo Silles redditur ad censum in dominico XXX vel XL solidi.*

<sup>78</sup> Vgl. unten S. 23f.

<sup>79</sup> *BUB.* S. 383 Z. 3—5: *Sunt ibi naves X, quas faciunt liberi homines, ex quibus redditur singulis annis, quantum poterit nautor acquirere, aliquando libras VIII plus minusque.*

Eisen, ferner haben sie alles abzuliefern, was sie in den 20 auf Martini folgenden Tagen fangen<sup>80</sup>. Weiter wird in Walenstadt ein Durchgangszoll von 6 Denaren von jedem durchziehenden Karren erhoben und ein Marktzoll von 2 Denaren von jedem Hörigen und jedem Pferd, die in Walenstadt — der Umlad vom Schiff auf den Karren respektive umgekehrt hat hier offenbar zu einer Marktbildung geführt — verkauft werden<sup>81</sup>. Für unsere Zwecke ist in erster Linie der Passus über die Schifffahrt interessant, da diese im Frühmittelalter nicht ohne weiteres als königliches Recht betrachtet werden kann, während das Zollrecht als Regal zu erwarten ist. Der Zollpassus beweist jedenfalls, daß die karolingische Verkehrsorganisation nicht nur militärischen Charakter hatte, sondern bereits mit einem recht erheblichen zivilen Handelsverkehr rechnete. Die Schifffahrtsorganisation auf dem Walensee wurde schon von der älteren Forschung als Überbleibsel aus der römischen Zeit<sup>82</sup> betrachtet<sup>83</sup>.

<sup>80</sup> Ib. Z. 6—9: Piscatores VI liberi homines, quorum unusquisque ab octava domini usque in pasca reddit pisces L, ita tamen, ut in eis singulis annis XL librae de lana et librae L de ferro reddant. Et reddant post missam sancti Martini viginti dies omnes, quos capere poterint.

<sup>81</sup> Ib. S. 382 Z. 27 — S. 383 Z. 2: De Ripa Vualahastad redditur de unoquoque carro, qui ibi pergit denarii VI. De unoquoque mancipio, quod ibi venditur, denarii II. Similiter et de caballo.

<sup>82</sup> AUBIN, a. a. O. S. 11; STAEHELIN, a. a. O. S. 372, Anm. 2; auch schon A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, Bd. 1, Leipzig 1900, S. 63, der aber das Reichsgutsurbar — CAROS Arbeit erschien erst 1907 — noch als bischöflichen Rodel des 11. Jhs. betrachtete.

<sup>83</sup> Es sei hier noch beigelegt, daß im Zuge der ottonischen Kirchenpolitik diese Rechte zum Teil an den Bischof von Chur übergegangen sind. Die Bedeutung dieser Tatsache hat man aber erst richtig erkannt, nachdem das Urbar als königliches aus der Karolingerzeit nachgewiesen war, denn bei der Annahme eines bischöflichen Rodels aus dem 11./12. Jahrhundert ergab sich der Schluß, daß aus dem einen, 955 erwähnten bischöflichen zollfreien Schiff auf dem Walensee, welches auf die vier königlichen folgte (*BUB.* Nr. 113 = *MG. D O I* 175: navem episcopalem in lacu Riuano, quod antiquitus constitutum est, post dominicas IIII naves quintum locum omni tempore absque teloneo et censu semper obtinere praecipimus ab advenientibus onerandam; ein fast wörtlich gleicher Passus in Nr. 63\* = *BM*<sup>2</sup>. 1096 vom 21. Januar 841 ist eine Interpolation des 10. Jahrhunderts), unterdessen zehn geworden seien. Der Vorgang war aber umgekehrt. Offenbar war der in der Karolingerzeit durch zehn königliche Schiffe bewältigte Verkehr auf dem Walensee soweit

Funktionell wären demnach die karolingischen Königsfreien Nachfolger der römischen (Militär-)Kolonisten. Auch von dieser Seite her ergibt sich also eine Verbindung zwischen römischem Fiskal- und fränkischem Königsgut.

Über die Verhältnisse am unteren Ende des Walensees wissen wir aus dem Urbar nur, daß die dem Reichskloster Pfäfers gehörende Kirche Wyden bei Weesen «den dritten Teil des Hafens» besaß<sup>84</sup>. Auch aus anderen Quellen ist darüber nichts näheres bekannt<sup>85</sup>.

Über die andere Zufahrt zu den Bündnerpässen, die Linie Bregenz-Chur, enthält das Urbar ebenfalls einige Angaben. In der Zusammenfassung über das Ministerium Drusentalgau (Vorarlberg, Liechtenstein) ist von sechs mansiones die Rede, welche zusammen 12 Mütt Getreide, 14 Mütt Hafer, 12 Frischlinge im Werte von je 8 Denaren und 12 Käselaibe abzuliefern haben<sup>86</sup>. Diese Abgaben ließen sich nun gleich erklären wie die oben genannten der tabernarii. Doch scheint es wenig wahrscheinlich, daß auf dem kleinen Gebiet des Drusentalgaus sechs königliche Raststationen bestanden haben. Worin bestände der Unterschied zwischen einerseits tabernae und stabula, andererseits mansiones? Weiter würden wir in der Schlußsummierung<sup>87</sup> neben den tabernae und stabula doch auch die mansiones erwarten müssen, wenn es sich um Raststationen gehandelt hätte. Offenbar ist hier nicht mehr mit dem römischen

---

zurückgegangen, daß im 10. Jahrhundert fünf Schiffe genügten, nämlich vier königliche und ein bischöfliches. Den Rückgang des Verkehrs wird man am ehesten den unruhigen Verhältnissen während des 9. Jahrhunderts zuschreiben dürfen. Die Urkunde von 955 ist aber auch ein Beleg dafür, wie die königlichen Einrichtungen der Karolingerzeit allmählich verfielen, dabei allerdings zum Teil an die Reichskirchen gelangten, somit also indirekt doch wieder teilweise dem deutschen Königtum zugute kamen. Die Frage, ob vielleicht der Adel sich in der Zwischenzeit habe zollfreie Schiffe auf dem Walensee verschaffen können, kann nicht beantwortet werden; Hinweise darauf fehlen jedenfalls.

<sup>84</sup> BUB. S. 387 Z. 11 f. (Pfäferserrodell): In Salicis est basilica, quae habet terciam partem portus. De terra iugera III.

<sup>85</sup> Vgl. E. GMÜR, *Rechtsgeschichte der Landschaft Gaster*. Jur. Diss., Bern 1905, S. 67.

<sup>86</sup> BUB. S. 380 Z. 26—30: Mansiones in ministerio VI, quae reddunt XII modios de frumento, XIII modios de avena, frisingas XII unaquaque VIII denarios valentes, formaticos XII.

<sup>87</sup> Ib. S. 393 f.

Begriff der *mansio*<sup>88</sup> zu rechnen im Sinne von Unterkunftsort für Menschen und Tiere, wie ja auch der Begriff *taberna* sich inhaltlich gewandelt hat. Die erwähnte Capitularienstelle<sup>89</sup> beweist zwar, daß die Karolingerzeit die *mansiones* respektive *mansionatici* noch gekannt hat, hingegen ist es durchaus möglich, daß im rätischen Gebiet *mansio* bereits einen anderen Inhalt erhalten hatte, wie es für das 14. Jahrhundert bezeugt ist, wo *mansio* einfach Gebäude (entsprechend frz. *maison*) heißt<sup>90</sup>. Sollten die *mansiones* des Drusentalgaus aber doch Raststationen gewesen sein, so hätten wir einen weiteren wichtigen Beleg für eine intensive Verkehrsorganisation im Vorfeld der Bündnerpässe, die vielleicht wie die Schifffahrtsordnung auf dem Walensee auch auf die Römerzeit zurückzuführen wäre.

Von königlichen Schiffen, das heißt Fähren, ist die Rede in Schaan und Maienfeld<sup>91</sup>. Über erstere fand die linksrheinische Rheintallinie und wohl auch die Nebenverbindung aus dem Toggenburg den Anschluß an die rechtsrheinische «Reichsstraße», und bei Maienfeld mündete die Route Zürich–Walensee–Chur in diesen Verkehrsweg ein. Es lag daher nahe, daß der fränkische König diese beiden wichtigen Punkte nicht nur durch eigene Fähren, sondern auch durch Königshöfe und königliche Vasallen<sup>92</sup> sicherte. Die Möglichkeit dazu hatte ihm wieder die *divisio* von 806 verschafft. Diese *divisiones* und Konfiskationen von Adelsbesitz (u. a. in Alemannien und Bayern) waren nämlich die Hauptmittel, um in Gegenden Reichsgut und damit eine königliche Machtstellung zu schaffen, wo das Königtum vorher keine oder nur eine geringe Rolle gespielt hatte.

In den Königshof Schaan war die Abgabe vom königlichen Schiff

<sup>88</sup> STAEHELIN, a. a. O. S. 345, 348 Anm. 6.

<sup>89</sup> Vgl. Anm. 24.

<sup>90</sup> Urkunde aus dem Klosterarchiv Münstair VIII/10 vom 21. Oktober 1364: *facere possint domos, cellaria et horrea aut alias qualescumque mansiones, per que prefata bona valeant meliorari atque coli.*

<sup>91</sup> Bereits von SCHULTE, a. a. O. S. 64 erwähnt, aber als bischöfliche Einrichtungen des 11. Jahrhunderts.

<sup>92</sup> *BUB*. S. 381 Z. 12 ff.: *In Scana curtis dominica. Diesem Königshof unterstand die Fähre in Schaan (vgl. nächste Anm.). — Ferner ib. S. 382 Z. 10f.: Habet in Scanaua Adalgisus ad modios LXX. De pratis carratas XLV. — Ib. S. 383 Z. 25 ff.: Curtis Lupinis (Maienfeld) est dominica, quae habet . . . Habet de hac curte mansos III Gerhardus, Silvanus I, Valerius I, Vigilius I . . . Berehrada mansos VIII etc.* Die große Zahl der Vasallen zeigt die Bedeutung Maienfelds.

zu entrichten, und zwar «jeder von den sieben Dörfern einen Denar oder . . .» (Fortsetzung nicht erhalten)<sup>93</sup>. Vergleicht man diese für sich allein nicht ganz klare Stelle mit derjenigen über Maienfeld<sup>94</sup>, so ist zu schließen, daß es sich um einen richtigen census (Zins) handeln muß, nicht etwa um eine Abgabe für die Überfahrt. Die Fähre war also als Zinslehen vergeben, wohl an Königsfreie. Stimmt der Wortlaut dieser Stelle wirklich, so wäre hier an eine recht umfangreiche Genossenschaft von Fährleuten zu denken, die diese Fähre betrieben hätten. Ob auch hier römische Verhältnisse sich erhalten hatten, ähnlich etwa der aus römischer Zeit bezeugten Schiffergenossenschaft auf dem Comersee?

In Maienfeld ist die Angabe kürzer: Der Zins von den Schiffen wird hier entrichtet<sup>94</sup>. Von den Inhabern dieses oder dieser Zinslehen erfahren wir nichts; anzunehmen sind auch wieder Königsfreie<sup>95</sup>.

Damit sind die Nachrichten erschöpft, welche das Reichsgutsurbar über die Verkehrsorganisation an den Pässen, den nördlichen Zufahrtswegen und im Engadin bietet. Erinnerung sei noch daran, daß das Kloster Pfäfers, welches durch die *divisio* von 806 königlich geworden war, politisch und verkehrspolitisch eine recht bedeutende Rolle spielte, denn ein Rodel über seine Besitzungen ist ins Reichsgutsurbar organisch eingefügt<sup>96</sup>. Wie schwer der Verlust von Pfäfers für das Bistum war, ergibt sich aus dem Versuch Bischof Verendars 841, im Klösterlein Serras einen Ersatz zu schaffen, ein Versuch allerdings, der nicht gelungen ist, da Lothar, auf den sich der Churer Bischof stützte, als Geschlagener aus dem Bruderkrieg hervorging<sup>97</sup>.

Spärlich sind die Angaben im Reichsgutsurbar über die Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsorganisation auf der Südrampe. Von der

---

<sup>93</sup> Ib. S. 381 Z. 12 ff., bes. 22 f.: In Scana curtis dominica . . . Redditur ibi de nave dominica unusquisque de VII villis unum denarium vel . . .

<sup>94</sup> Ib. S. 384 Z. 10: (Curtis Lupinis est dominica) . . . Census de navibus redditur ibi.

<sup>95</sup> Über Staatssiedlungen freier Königsbauern, welche die Mainübergänge instandzuhalten und Geleitspflichten zu erfüllen hatten, vgl. WEIGEL, *Straße, Königscentene* . . . S. 46.

<sup>96</sup> *BUB*. S. 385—388.

<sup>97</sup> Vgl. dazu CLAVADETSCHER, *Z. d. Savignystiftung f. Rechtsgeschichte* 70, Germ. Abt. 1953, S. 5 ff., und ders., *Das Klösterlein Serras*, *Neue Bündner Zeitung* Nr. 287 vom 7. Dez. 1954.

Porta Bergalliae (Castelmur/Müraia, Gem. Bondo) bezieht der Fiskus ein Pfund<sup>98</sup>. Es dürfte sich um einen Durchgangszoll handeln wie in Walenstadt, nur daß am Walensee (beim Umlad) eine bestimmte Abgabe pro Wagenladung und pro verkaufte Hörige und Pferde zu entrichten war, während im Bergell das Recht zum Bezug dieser Abgaben offenbar verliehen war und deshalb für den Fiskus eine Pauschalsumme von einem Pfund abwarf. Nicht mehr zur eigentlichen Verkehrsorganisation, sondern zur militärischen Sicherung der Bergelleroute gehört der Passus über das Lehen des Constantius von Sargans, der das castellum ad Bergalliam (Castelmur) zu schützen und instandzuhalten hatte<sup>99</sup>. Die militärischen und wirtschaftlichen Aufgaben dieses wichtigen Punktes wurden also nicht durch die gleiche Instanz erfüllt, sondern erstere durch einen Königsvasallen, letztere durch Königsfreie.

Eine in der Literatur nicht eindeutig beantwortete Frage wird auch im Urbar gestreift, nämlich wer für den Unterhalt der Königsboten (*missi dominici*) aufzukommen habe. Leider berührt nur ein sehr kurzer Passus diesen wichtigen Punkt, wobei erst noch fraglich bleibt, ob damit der Normalfall oder ein Ausnahmefall festgehalten werden sollte. In der Zusammenfassung über den Königszins heißt es beim Ministerium Impitinis (Albulagebiet/Oberhalbstein): *De ministerio Adhalgisi, id est de Impitinis solidos XLVII. camerario II et pecora XVI, quae ideo reddunt, ne ab eis vinum missis dominicis exquiretur, sed a curte dominica detur*<sup>100</sup>. Mindestens die Lieferung von Wein für den Unterhalt der Königsboten war also ursprünglich Sache der Königsfreien. Diese zahlten ja den Königszins, so daß das Verb *reddunt* und das Pronomen *ab eis* nur auf sie bezogen werden kann. Eine Ablösung ist aber offenbar möglich gewesen, wobei dann der minister oder camerarius, also Reichsgutsbeamte, die Last übernahmen. Nach diesem Passus folgt noch der Satz, daß die obengenannten Ministerien gleichviel *pecora* ablieferten<sup>101</sup>, das heißt also,

<sup>98</sup> *BUB.* S. 394 Z. 28: *Ergo de Porta Bergalliae libra I.*

<sup>99</sup> *Ib.* S. 383 Z. 13—22 Aufzählung des Lehens von Constantius mit Gütern in Sargans, Vilters, Chur, Flims, Lugnez, dann Z. 21: *Providet castellum ad Bergalliam.*

<sup>100</sup> *Ib.* S. 394 Z. 1—3.

<sup>101</sup> *Ib.* Z. 4: *Similiter reddunt pecora et supradicta ministeria.*

daß sie auch die Weinlieferungspflicht abgelöst hatten. Es handelt sich dabei um die Ministerien Tuverasca (Oberland), Domleschg, Chur und in Planis (im Boden, Herrschaft, Sarganserbecken, Rheintal)<sup>102</sup>. Bei den drei nach Impitinis genannten Ministerien (Bergell, Engadin, Ministerium des Remedius) verlautet dann nichts mehr von einer Ablösung oder Erfüllung irgendwelcher Unterhaltspflichten gegenüber den Königsboten; ob jedoch die 90 Widder aus dem Bergell<sup>103</sup> und die 107 Ziegen, 107 Felle für den (königlichen) Kürschner und die 30 Wagenladungen Wein aus dem Ministerium des Remedius<sup>104</sup> vielleicht ebenfalls eine solche Ablösung darstellen, kann nicht entschieden werden, da hier kein Rechtsgrund für die Leistungen angegeben ist. Sie werden allerdings an der genau gleichen Stelle, nach dem Anteil des camerarius am Königszins, aufgezählt, wie beim Ministerium Impitinis die Ablösung der Weinlieferungspflicht für die Königsboten. In Rätien also war jedenfalls nicht der ganze Unterhalt der Königsboten Sache der Königsfreien, sie hatten höchstens teilweise dazu beizutragen (durch Weinlieferung), konnten jedoch diese ungemessene Leistung durch eine fixierte Abgabe ablösen<sup>105</sup>.

Das fränkische Königtum hatte also folgende Routen in seine Verkehrsorganisation einbezogen:

*Zürich–Walensee–Chur* durch die Schifffahrtsorganisation und den Zoll auf dem, respektive am Walensee und die Fähre bei Maienfeld.

*Bregenz–Chur* durch die tabernae Schaan und Chur, die Fähre bei Schaan und vielleicht die sechs mansiones im Drusentalgau.

*Lenzerheide–Julier–Maloja* durch die tabernae in Lantsch/Lenz und Marmorera und die stabula in Bivio und Sils/Engadin, weiter durch den Zoll der Porta Bergalliae (Castelmur).

*Engadinstraße* durch die tabernae Zuoz und Ardez.

Fragt man nun nach der Kontinuität im Verkehrswesen von der

<sup>102</sup> Ib. S. 393 Z. 23—27.

<sup>103</sup> Ib. S. 394 Z. 5 f.: De ministerio Bergalliae redditur ad censum XX solidi de argento. et camerario I. Et CXC birbices.

<sup>104</sup> Ib. Z. 9—11: De ministerio Remedii solidos LXXII. De alpibus solidos XXX, camerario sol.VIIII. Capras CVII. Pelles ad pellicium CVII. De vino carratas XXX.

<sup>105</sup> Nach dem Capitulare de villis und anderen Capitularien scheint dagegen der Unterhalt der Gesandten und missi in erster Linie Sache der Grafen und Königsfreien gewesen zu sein, vgl. dazu VERHEIN, a. a. O. S. 338.

Römerzeit zum Frühmittelalter, so darf man auf Grund der Angaben des Reichsgutsurbars wohl sagen, daß sie in viel höherem Maße gewahrt worden ist, als bisher angenommen wurde. Vor allem der Julier mit den tabernae in Lantsch/Lenz und Marmorera und den beiden stabula in Bivio und Sils ist im Frühmittelalter wie zur Römerzeit der Hauptpaß in den Bündneralpen, ja zur Karolingerzeit ist er die einzige königliche Paßstraße Bündens. Hingegen hat der Septimer im Frühmittelalter bei weitem nicht die Rolle gespielt, die man ihm zugedacht hat<sup>106</sup>. Weiter fällt auf, daß der Splügen, neben dem Julier zur Römerzeit auch eine eigentliche, in den Itinerarien verzeichnete Reichsstraße, nicht mehr erwähnt wird. Fränkische Königsstraße war er sicher nicht. Lassen die Angaben des Pfäferserrodels im Reichsgutsurbar, daß eine cella in Speluca (wohl Splügen)<sup>107</sup> und der titulus sancti Gaudentii in Casaccia (Bergell)<sup>108</sup> dem Reichskloster Pfäfers gehören, vielleicht darauf schließen, daß das fränkische Königtum die beiden «zweitklassigen» Pässe Splügen und Septimer dem Kloster Pfäfers anvertraut habe? Lukmanier und Bernhardin spielen wie zur Römerzeit auch jetzt keine oder eine ganz untergeordnete, lokale Rolle. Als fast noch wichtiger als die Kontinuität der Routen muß wohl die sehr wahrscheinliche Kontinuität gewisser Verkehrseinrichtungen betrachtet werden, weil sie an einem konkreten, durch eine schriftliche Quelle bezeugten Beispiel zeigt, daß das Frankenreich sich nicht gescheut hat, an römische Verhältnisse anzuknüpfen, wo sich solche noch erhalten hatten.

Die größte Abweichung vom römischen Verkehrswesen, wie man es sich wenigstens heute denkt, finden wir im Engadin. Die tabernae in Zuoz und in Ardez, dazu die Gründung des Klosters Müstair im Münstertal zur Zeit Karls des Großen sind klare Beweise für eine erhebliche Bedeutung des Engadins als Querverbindung zwischen Maloja-Julier und dem Vintschgau, ja diese Route muß ebenso wie der Julier als fränkische Königsstraße angesprochen werden. Trotz den Einwänden von *Schneider* und *Heuberger*<sup>109</sup> ist schwer

<sup>106</sup> Vgl. Anm. 54.

<sup>107</sup> *BUB.* S. 386 Z. 18: Cella in Speluca.

<sup>108</sup> *Ib.* S. 386 Z. 22: Titulus sancti Gaudentii habet de pratis in alpihus carratas L.

<sup>109</sup> Vgl. Anm. 61 und 62.

einzusehen, daß diese Straße erst im Frühmittelalter ihre Bedeutung erlangt haben sollte. Betrachtet man die Straßenkarte bei Staehelin, so fällt sofort das Fehlen einer Querverbindung durch die östlichen Schweizeralpen auf, für die sich das Engadin ganz natürlich anbietet, um die beiden römischen Reichsstraßen Julier und Trient-Reschen-Oberinntal miteinander zu verbinden. Auch strategisch wäre eine Straße durch das Engadin nicht bedeutungslos gewesen<sup>110</sup>. Sollte etwa ein römisches Heer, das auf dem Marsch über den Julier ins Bodenseegebiet begriffen war, plötzlich weiter östlich, etwa im Tirol eingesetzt werden, so lag es doch nahe, es von Sils aus statt über den Julier das Engadin abwärts marschieren zu lassen, sei es über den Vintschgau oder direkt innabwärts über das heutige Martinsbruck. Nur allgemeine Erwägungen vermögen kaum wahrscheinlich zu machen, daß zur Römerzeit keine Straße durch das Engadin verlaufen sei, wenn es sich auch nicht um eine eigentliche Reichsstraße gehandelt haben wird. Daß bisher keine Spuren einer Römerstraße durch das Engadin gefunden worden sind<sup>111</sup>, besagt beim heutigen, noch recht dürftigen Stand der Altstraßenforschung nicht zu viel. Die an der Julieroute gelegenen *tabernae* und *stabula* in Schaan, Chur, Lantsch/Lenz, Marmorera, Bivio und Sils darf man mit einiger Sicherheit als Nachfolger römischer *mansiones* ansehen, und es liegt nur nahe, daß auch die beiden andern im Reichsgutsurbar erwähnten *tabernae*, in Zuoz und in Ardez, römischen Ursprungs sind<sup>112</sup>. In frühchristlich-spätromische Zeit weisen auch einige Patrozinien des Engadins, zum Beispiel Florin, Sebastian (Zuoz), Mauricius, Petrus (Samedan), Antonius Abbas (Zernez)<sup>113</sup>. Es dürfte auch kaum auf Zufall beruhen, daß gerade die beiden *taberna*-Orte Zuoz und Ardez Luciuskirchen aufweisen.

<sup>110</sup> Anders HEUBERGER, a. a. O. S. 118.

<sup>111</sup> Vgl. G. BENER, *Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Straßenzügen*. BMbl. 1942, S. 171.

<sup>112</sup> Abgelehnt von HEUBERGER, a. a. O. S. 118, Anm. 142, bejaht dagegen von F. SCHNEIDER, a. a. O. S. 392, doch wirkt es nicht sehr überzeugend, daß er an einem nur für den lokalen Verkehr bestimmten *Weg* durch das Engadin römische Verkehrseinrichtungen annimmt. Entweder leugnet man eine Römerstraße und damit auch eine römische Verkehrsorganisation im Engadin oder bejaht beides.

<sup>113</sup> Vgl. dazu SCHNEIDER, a. a. O. S. 393.

Läßt sich also eine Römerstraße durch das Engadin nicht eindeutig beweisen, so steht dafür fest, daß eine fränkische Königsstraße das Tal durchzogen hat, die in Sils von der Julierstraße abzweigte und zunächst die taberna Zuoz erreichte. Der weitere Verlauf bis Zernez bietet keine Probleme, dann jedoch stellt sich die Frage, was es mit der taberna Ardez für eine Bewandtnis habe. Allgemein wird ja angenommen, daß von Zernez aus die Straße über den Ofenpaß nach dem Münstertal verlaufen sei<sup>114</sup>, und zwar von Ova d'Spin direkt hinüber nach Il Fuorn, nicht etwa wie heute über La Drossa. Seit dem Lawinenwinter 1951 weiß man allerdings wieder, wie gefährlich vor allem der untere, unmittelbar hinter Zernez liegende Teil der Ofenbergstraße im Winter ist. Die taberna in Ardez läßt mindestens an die Möglichkeit denken, daß die Straße von Zernez über Ardez nach Scuol weitergeführt und durch das S-charltal das Münstertal erreicht habe<sup>115</sup>. Wenn man heute auch mit Recht den Namen S-charl nicht mehr auf Karl den Großen zurückführt, so könnte dieser Volksetymologie doch ein historischer Kern zugrunde liegen, eben der ehemalige Straßenverlauf Engadin-S-charltal-Münstertal. Die Verbindung Vintschgau-Engadin hat zweifellos schon in vorkarolingischer Zeit eine gewisse Rolle gespielt<sup>116</sup>; lebenswichtige Bedeutung für das Frankenreich erhielt sie jedoch erst im letzten Drittel des 8. Jahrhunderts, vielleicht bereits durch die Ge-

---

<sup>114</sup> Allerdings stellte schon OEHLMANN, a. a. O. S. 188 ausdrücklich fest, daß die Route über den Ofenpaß sich nicht urkundlich beweisen lasse. — Der Flurname Stabel chod zwischen Il Fuorn und der Paßhöhe könnte wohl im Sinne der oben erwähnten Herbergsortsnamen dazu verleiten, in ihm einen solchen zu sehen und ihn mit von *caminata* abgeleiteten ON wie Kemnath, Kemnaten u. a. zusammenzustellen. Laut freundlichen Mitteilungen von Herrn Dr. A. Schorta, Chur, kann Stabel chod aber aus sprachlichen und sachlichen Gründen kein Herbergs-ON sein. — Dieser Sachverhalt zeigt einmal mehr, wie vorsichtig man in der Deutung von ON sein muß.

<sup>115</sup> Vgl. E. POESCHEL, in *Frühmittelalterliche Kunst in den Alpenländern* (Anm. 65), S. 121: Von besonderem Interesse . . . die Feststellung der Sprachwissenschaft, daß der im *Untere Engadin, Scarl- und Münstertal* vorkommende Flurname «Samartaila», «San Martairia», der von «Ad sanctum martyrium» abzuleiten ist, nach Currätien auf der Etschrouten von dem Ausstrahlungszentrum Aquileja her eingewandert ist (Verweis auf A. Schorta in *Schweiz. Sprachforschung*, Bern 1943, S. 23).

<sup>116</sup> Vgl. oben S. 15.

winnung des Langobardenreiches, sicher dann bei der festeren Eingliederung Bayerns ins Frankenreich anläßlich des Sturzes Tassilos. Daß die Gründung des Klosters Müstair ebenfalls in diese Zeit zurückreicht, ist heute durch die Entdeckung der karolingischen Wandmalereien und durch den Klostergrundriß mit der Dreiapsidenanlage endgültig gesichert. Müstair, Pfäfers und Disentis sind die drei Männerklöster, die bei der *divisio* von 806 an den König gefallen sind und über deren Verlust sich Bischof Viktor III. in der zweiten Klageschrift<sup>117</sup> in bewegten Worten beklagt. Trotzdem Münster eine fränkische, wenn nicht gar persönliche Stiftung Karls des Großen war, wurde es zunächst offenbar doch in das rätische episkopale Klostersystem eingegliedert, wie es vor der *divisio* bestanden hatte<sup>118</sup>. Erst diese brachte auch in Rätien den Durchbruch des Eigenkirchenrechtes, das den Einfluß des Bischofs auf die Klöster und Kirchen seiner Diözese erheblich verminderte, sofern sie nun nicht zu bischöflichen Eigenklöstern und Eigenkirchen wurden. Müstair erfüllte also am südlichen Zugang zu Rätien die gleiche Aufgabe wie Pfäfers im Norden; beide Klöster waren zweifellos in die karolingische Verkehrsorganisation einbezogen.

Läßt man auf Grund des Gesagten schon zur Römerzeit eine Straße das Engadin durchziehen, so verstärkt sich der Eindruck einer erheblichen Kontinuität vom römischen zum frühmittelalterlichen Verkehrswesen noch mehr.

Versucht man nun, die beiden Königsstraßen durch Rätien nach den Gesichtspunkten der Altstraßen- und Reichsgutsforschung zu gliedern, dann kommt man zu folgendem Resultat:

*Julierroute:* Bregenz–Schaan 45,7 km<sup>119</sup>, dazwischen ist also noch ein Rastort anzunehmen, Schaan–Chur 40,1 km, als Rastort dazwischen dürfte das Kloster Pfäfers gedient haben, eventuell der Königs-

<sup>117</sup> *BUB.* Nr. 46. — Zur Interpretation vgl. CLAVADETSCHER, *Z. d. Savignystiftung f. Rechtsgeschichte* 70, Kan. Abt. 39, 1953, S. 61 ff.

<sup>118</sup> Diesen Zustand zeigt noch das Tellotestament von 765 (*BUB.* Nr. 17), das noch keine Kirchen als Schenkungsobjekte aufweist.

<sup>119</sup> Die km-Zahlen beziehen sich auf die heutigen Straßen. Die mittelalterlichen Straßen verliefen direkter und wiesen weniger Kehren auf, deshalb waren die Steigungen bedeutend größer. Die Etappen waren demnach im Mittelalter etwas kürzer, dafür die Reisegeschwindigkeit geringer, so daß die heutigen Distanzzahlen doch ein einigermaßen zutreffendes Bild ergeben.

hof Maienfeld, Chur–Lantsch/Lenz 23,2 km, also ein Tagesmarsch, ebenso Lantsch/Lenz–Marmorera mit allerdings reichlichen 29,4 km, ebenso Marmorera–Sils mit 24,1 km respektive Bivio–Sils mit 20,6 km und Sils–Castelmur mit 25,2 km.

*Engadinstraße:* Sils–Zuoz ein Tagesmarsch von 26,3 km, Zuoz–Ardez 34,4 km, so daß noch ein Rastort (etwa bei Zernez) dazwischen angenommen werden muß, Ardez–S-charl–Müstair mindestens 30 km, so daß auch hier die Rechnung schlecht aufgeht. Besser läßt sich die Ofenbergroute einteilen: Zuoz–Zernez 16,9 km, Zernez–Il Fuorn 14,7 km, Il Fuorn–Müstair 24,7 km.

Zum Schluß sollen nun die rätischen Verhältnisse noch den Ergebnissen der neuesten Straßen- und Reichsgutsforschung gegenübergestellt werden. In Rätien kümmerte sich das fränkische Königstum um 800 herum nur um zwei Routen, den Julier mit seinen Zufahrten von Zürich–Walensee und von Bregenz her und die Straße durch das Engadin mit Fortsetzung über den Ofenpaß oder durch das S-charltal ins Münstertal. Andere Routen, die damals zweifellos auch begangen waren, wie der Bernhardin mit Fortsetzung durch die Viamala oder über den Valserberg ins Vorderrheintal, der Septimer, der Splügen und vielleicht auch der Lukmanier lagen offensichtlich außerhalb der bewußt geschaffenen karolingischen Verkehrsorganisation. Das Reichsgutsurbar ist zwar nicht vollständig erhalten; nur etwa ein Drittel des Ganzen ist auf uns gekommen<sup>120</sup>. Gerade aber die Summierung bezieht sich glücklicherweise auf alle *ministeria*, so daß wir über die königlichen *tabernae* und *stabula* in ganz Rätien orientiert sind, also nicht noch solche an anderen Routen angenommen werden können. Da von den *tabernae* und *stabula* finanzielle und Dienstleistungen zu erbringen waren, leidet der Aussagewert des Urbars auch nicht unter dem Umstand, daß es im wesentlichen nur Besitz und Rechte militärischen und finanziellen Charakters enthält, die im Hinblick auf die Reichsteilung von Verdun von Bedeutung waren.

An Hand eines nackten amtlichen Aktenstückes, dessen Beweiskraft sicher den Methoden und Ergebnissen der Ortsnamen-, Straßen-

<sup>120</sup> Vgl. P. AEBISCHER, *Anatomie descriptive et pathologique du plus ancien terrier rhétique, conservé par une copie de Gilg Tschudi*. ZSG 26, 1946, p. 179–193.

und Siedlungsforschung nicht nachsteht, hat sich also für Rätien ergeben, daß das fränkische Königtum nicht einmal alle Bündnerpässe in seine Verkehrsorganisation einbezogen hat, geschweige denn etwa Nebenlinien wie die durch das Prättigau, Schanfigg u.a. Es beschränkte sich auf die wesentlichsten Routen, für deren Organisation dafür dann auch die der damaligen Verwaltung zur Verfügung stehenden Mittel ausreichten.

Ein Etappensystem auf den fränkischen Königsstraßen konnte auch in Rätien eindeutig nachgewiesen werden; in diesem Punkte werden die Ergebnisse Weigels voll bestätigt.

Anders verhält es sich aber mit der Dichte des Königsstraßen-Netzes. In Rechnung zu stellen ist sicher, daß Karl der Große in Rätien bei der Organisation des Verkehrswesens an bestehende, zum Teil bestimmt auf die Römerzeit zurückgehende Verhältnisse anknüpfen konnte und mußte, während es mindestens denkbar ist, daß in einem Ausbaugbiet wie Ostfranken das fränkische Königtum großzügigere und systematischere Lösungen treffen konnte. So lassen sich denn für die verschiedenen Forschungsergebnisse in Rätien und in Ostfranken zwei Erklärungen denken: Entweder gelangte die ostfränkische Forschung, der kein Reichsgutsurbar für jene Gegend zur Verfügung stand und die deshalb auf viel unsicheren Grundlagen aufbauen mußte, zur Annahme eines viel zu dichten Netzes von Königsstraßen und muß in Zukunft die wirklichen Königsstraßen von weniger wichtigen Routen zu scheiden versuchen, wie dies in Rätien an Hand des Urbars geschehen konnte, oder dann herrschten auch im Verkehrswesen und der Verkehrsorganisation, wie bei so manchen anderen karolingischen Institutionen, in den verschiedenen Teilen des Reiches recht unterschiedliche Verhältnisse.

Abstriche an den neuesten Forschungsergebnissen oder Annahme bedeutender Unterschiede im Verkehrswesen innerhalb des fränkischen Reiches, das sind die Folgerungen, welche sich aus der Untersuchung der rätischen Verkehrsverhältnisse zwingend ergeben. Möge es künftiger Forschung gelingen festzustellen, welche der beiden Lösungsmöglichkeiten der historischen Wirklichkeit entspricht.