Auf alten Bündner Strassen

Autor(en): **Hartmann, B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündnerisches Haushaltungs- und Familienbuch**

Band (Jahr): **- (1935)**

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-555552

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

AUF ALTEN BÜNDNER STRASSEN

Von Prof. B. Hartmann

Das Automobil hat die Landstraßen erobert, und das ging viel schneller, als wir je gedacht. Fast schämt man sich, daran zu denken, daß wir vor einem Jahrzehnt noch darüber abstimmten, ob man die Bündner Straßen dem modernen Kraftwagen öffnen wolle — als hätte ein noch so wohlgemeinter Volksbeschluß Macht über solche Dinge, die eben über ganze Erdteile kommen wie Wetterstürze und klimatische Veränderungen.

Das Auto beherrscht unsere Straßen immer unbeschränkter, und dabei wird es wohl bleiben, bis der Menschheit das Benzin ausgeht. Unser liebes altes Pferdefuhrwerk ist schon fast zur Seltenheit geworden und leider auch — der Wanderer. Es scheint gründlich ausgesungen zu sein, das «O Wandern, o Wandern, du freie Burschenlust». Aber man soll sich durch den Schein nicht täuschen lassen und ja nicht vor der Zeit zum nörgelnden Pessimisten werden. Mag auch der Fußgänger von unseren Landstraßen mehr und mehr verschwinden, so wird doch die süße Leidenschaft des Wanderns unter unserm Himmelsstrich nicht auszurotten sein. Sie aber wird Nahrung finden, vielleicht nur um so edlere Nahrung, je mehr ihr die Kraftfahrzeuge jeder Art und Größe die Landstraße versperren. Jetzt erst recht wird der Feldweg wieder zum Wanderweg, und halbvergessene Pfade werden neu entdeckt durch die Nötigung, dem Autostaub zu entfliehen. Mit feierlichem Schauer wird man da plötzlich inne, daß man uralte Wegspur fand und daß man Pfade wandelt, im dichten Wald, am Bergstrom hin oder auch mitten im schönsten Weidgelände, die einst der Säumer zog, der Reisläufer und der fahrende Schüler, der Dienstmann des Hohenstaufenkaisers, wo nicht gar der römische Legionssoldat. Und sieh! Das Wandern wird nicht allein zur körperlichen Erquickung und zum unerschöpflichen Naturgenuß, sondern zum Nacherleben von vergangenen Zeiten, die doch nie ganz vergangen sind.

Wir haben im «Bündnerischen Haushaltungs- und Familienbuch» schon öfter von alten Häusern erzählt; plaudern wir diesmal ein Weilchen von alten Bündner Straßen, die längst dem Verkehr entzogen sind. Ihre Überreste sind zahlreicher, als die meisten ahnen, und wenn man sie zusammensetzte, gäbe es viele Kilometer. Die schönsten Straßenruinen — man mag uns der Kürze wegen den etwas ungewohnten Ausdruck gestatten — findet man an den alten, großen Transitlinien über Septimer und Splügen. Da denken wir zu allererst an das wundervoll erhaltene, sorgsam gepflästerte Straßenstück zwischen Casaccia und Vicosoprano im Bergell, ein wahres Freiluftmuseumsstück, das seinesgleichen in ganz Graubünden nicht hat. Doch ist es keineswegs der einzige Zeuge der soliden Arbeit, die der bischöfliche Bauunternehmer Jacob von Castelmur an der Septimerlinie leistete. Wir raten jedem Wanderer, das Stück zu begehen, das heute noch vom Dorf Roffna hinunterführt gegen Tinzen, oder dann das andere, das teilweise tiefverborgen im unteren Saum des Waldes von Conters im Oberhalbstein nach Burwein hinaus führt: Man geht auf heimlichem Wege und plaudert halblaut von Dingen, die längst waren. Aber auch die Lenzerheide hat ja noch ihr mittelalterliches Andenken abseits von der heutigen Landstraße, und wer sich die Mühe nimmt, der kann romantische Pfade wandeln von der Klosterkirche von Churwalden bis zum zerbrochenen Turm von Straßberg, der eben dieser alten Straße seinen Namen verdankt.

Und dann am Splügenweg, an der sogenannten «Unteren Straße», die seit dem 15. Jahrhundert von Chur durch das Hinterrheintal nach Cläven führte. Da gibt's ja bis heute noch wahre Prachtsstücke von Straßenruinen, denen der völlige Ruhestand von mehr als hundert Jahren wenig anhaben konnte. Wir schweigen von kleineren Überresten in Cazis und Thusis, die heute noch den Schlüssel bilden für die Bauart der älteren Teile dieser Dörfer. Was man aber gesehen haben sollte, das ist die ausgedehnte Straßenruine in Übernolla, am Thusner Bovel hinauf. In mehreren Kehren erklimmt sie den Paß von Oberrongellen und umgeht so die schauerlichen Abgründe des Verlorenen Loches. Doch die Perle der Straßenruinen am alten Splügenweg muß man bei Sufers und Splügen suchen. Leider ist's nicht mehr möglich, sie von der Roffla aus zu erreichen, denn die alte Landbrücke, die dort einst hinübergriff aufs linke Rheinufer, ist eingestürzt. So müssen wir heute das alte Straßenstück an seinem oberen Ende anfassen, am besten schon im Altdorf von Splügen, das ja noch widerhallt von der Straßenpflästerung längst vergangener Zeiten und auf Schritt und Tritt in seiner Bauart von seinem größten Erlebnis Zeugnis ablegt, dem großen Verkehr der Säumer und Rodfuhrleute von einst. Wir wandern auf dem alten Straßenkörper an der Kirche vorbei gegen das Schloß, und dann taucht's unter in den Wald und führt uns weiter bis nach Sufers hinaus und weiter in den Suferser Urwald hinab bis hart an den Rhein und dem Fluß entlang bis in die gigantischen Felsblöcke der Roffla, wo plötzlich ein jäh abgebrochener Brückenbogen der verträumten Herrlichkeit ein Ende macht. So wandert man heute noch reichlich eineinhalb Stunden weit die Straße, die einst ertönte vom harten Hufschlag und schrillen Schellengeklingel

schwerbeladener Saumpferde. Bald geht man direkt auf dem alten Steinbelag, bald auf dem samtenen Rasen, den hundert Jahre und mehr darüber warfen, und nur ab und zu hat ein Sturzwasser in den alten Straßenkörper eine Lücke zu brechen vermocht.

Doch nicht genug. Kein Paß Graubündens ist so reich an guterhaltenen Straßenruinen wie der St. Bernhardin. Kein Wunder, hatte er doch im 18. Jahrhundert ungeheure Anstrengungen gemacht, durch Verbesserung seiner Wegsame den Splügen auszustechen. Noch steht etwas außerhalb des Dorfes Hinterrhein die stolzeste Steinbrücke aus den Zeiten des älteren Paßverkehrs, die «Landbrücke» genannt. In kühn erhöhtem Doppelbogen nimmt sie das Hindernis des Rheins, um den Anstieg zum Bernhardinberg freizumachen. Und drüben am Berg, zumal an seinem Südabhang, liegt heute eingerast und eingesargt von der gütigen Natur noch so manches stolze Stück der alten Straße, die damals den Reichtum von Nufenen und Hinterrhein schuf und den Misoxern nicht weniger bedeutete. Die große Tüchtigkeit der Misoxer Baumeister und Werkleute, deren Ruhm noch so viele Kirchen und Paläste Deutschlands verkünden, hat hier am Berg ein Straßendenkmal geschaffen, das man vom Auto aus noch bestaunt, als Fußwanderer aber mit stillem Jubel genießt.

Wir haben das Beste vorweggenommen in unserer Erzählung von den Bündner Straßenruinen: den bischöflichen Septimer und die beiden Pässe der demokratischen Talgemeinden des Hinterrheingebietes. Doch ist's gar nicht nötig, so weit zu gehen. Man kann die berauschende Romantik der Straßenruinen näher haben. Unser Fürstenwald bei Chur ist nicht nur die populärste Wildreservation, sondern auch ein wahres Museum von alten Straßenzügen. Die hübsch gerade Straßenlinie von Chur nach Zizers hinaus hat erst vor 150 Jahren der kundige Meister Bösch gezogen. Einst ging's in mehr oder minder geschweiftem Bogen durch den Fürstenwald, zu Zeiten bis an den Fuß des ungeheuren Burghügels der Veste Ruchenberg, und von oben her ins Dorf Trimmis, weiter aber dem Sayser Felsen entlang nach der Molinära und dem Oberdorf von Zizers zu. Andächtige Frühlingswanderer finden dort allenthalben die Zeugen einstiger Verkehrswege. Wen's aber nach mehr gelüstet, der wandere durch Igis an Marschlins vorbei dem Felsenbach zu, und er wird stets wieder in gewissen Abständen die Straße wandeln, die einst nach der Schloßbrücke und der Klus führte. Das war des Prätigauers Churer Weg, der manchen schweren Guspenschuh hat aushalten müssen, der aber auch die stampfenden Rosse trug bei jenem unheimlichen nächtlichen Ritt des Jürg Jenatsch und Genossen von Grüsch nach Rietberg. Aber man kann unweit von Chur auch einen anderen Winkel aufsuchen, wo alte Straßenruinen sich seltsam kreuzen. Das ist das einsame Eichholz unterhalb Jenins. Dort hatte einst das Sondersiechenhaus gestanden mit der St. Wolfgangskapelle, und eine spätere Zeit hat ein stattliches Wirtshaus hingestellt, das die Straßenkreuzung nach der St. Luziensteig souverän beherrschte. Wer dächte heute noch, daß hier zur Zeit des spanischen Erbfolgekrieges viel Geld vertan aber auch verdient wurde mit Gütern oftmals unerlaubter Art, die der Säumer seinem besten und freigebigsten Brotherrn zuführte, dem Ratsherrn Thomas Maßner an der Reichsgasse in Chur.

Zuletzt aber möchten wir eins noch nennen, wenn wir von Graubündens Straßenruinen plaudern. Auch das ist nicht weit von Chur, und doch wird's wenige geben, die es kennen. Das ist ein Straßenrest, an dem ein ganzes Stück Bündner Geschichte lebendig werden kann. Der Einstieg ist zwar etwas schwer zu finden, hat man ihn aber erst einmal, so rollt sich einem das halbe Schanfigg auf. Die uralte Straße, die wir hier meinen, verband die deutschen Walser der linken Talseite des Schanfigg bis Roncalier, Fanülla und Churwalden mit denen des inneren Tales bis hinauf nach Straßberg im Fonday. Wir finden den Faden dieser Walserstraße, die übrigens noch älter sein kann, am besten innerhalb der Kirche von Praden. Der geneigte Leser mag ihn suchen.

*

Doch wenden wir uns zurück zu dem Straßenzug, dessen Geschichte uns heute noch am lebendigsten ist, dem Splügen. Kein Paß Graubündens ist so viel genannt worden wie er, keiner fängt früher an, aus dem Dunkel der Vergangenheit ins Licht der Geschichte zu treten, und keiner scheint, wie er, für künftige Zeiten neue Bedeutung zu bekommen. Ja wahrlich, es lohnte sich, die Geschichte des Splügenweges in seiner Ausdehnung von Chur bis Cläven (Chiavenna) zu erzählen, und wir wären nicht in Sorge, daß der Leser dabei einschliefe. Wir erheben nicht den Anspruch, denn wir wollen ja nur plaudern. Aber auch dann werden wir schwerlich darum herumkommen, bei den Römern anzufangen, gibt's doch noch heute Reste der alten Splügenstraße, die den etwas anspruchsvollen Namen «Römerweg» tragen.

Leider müssen wir unsern Lesern hier schon zum Beginn eine kleine Enttäuschung bereiten. Wir sind mit guter Begründung der Ansicht, daß es eine Römerstraße über den Splügen nie gab, so wenig wie über irgendeinen anderen Bündnerpaß. Man baute schon im Altertum nicht kostspielige Straßen, wo das wertvolle Hinterland fehlt. Wohl lag ja in Chur eine kleine römische Besatzung, vielleicht auch an einigen anderen Orten Graubündens, aber das waren wohl nichts als vorgeschobene Posten der Legion von Saint-Maurice im Wallis, und ihre Rückzugslinie ging nach Westen, nicht nach Süden. Auf den römischen Militärkarten aber war der Splügen eingetragen sowie ein Alpenübergang vom Bergell nach dem Oberhalbstein samt einigen Verproviantierungsstationen. Wenn aber einmal und das andere römische Truppenverschiebungen von Como nach dem Bodensee stattfanden oder auch umgekehrt, so war's jeweilen ein kühnes Wagnis. Für weite Strecken ging's wohl auf ungebahnten Wegen, und Roffla wie Viamala mußten umgangen werden. Es bleibt ein Rätsel, wie der römische Feldherr Stilicho ums Jahr 400 seine Armee vom Bodensee über den Splügen und vielleicht noch einige andere Bündner Pässe in die Lombardei brachte; aber es war eine Tat

höchster Not, und wenn es sein mußte, hat ja bekanntlich auch Suworow seine 20 000 Russen noch im Spätherbst über den Panixerpaß geführt. Genug von den Römern. Wir denken gerne und mit gutem Recht an sie, wenn wir über Lai da Vons und Promischur nach dem Schams wandern oder auch uns in den geheimnisvollen Dörfern des Schamserbergs herumtreiben, wohl auch hinüberschauen nach dem Bergübergang von Obermutten; aber die Zeit ist vorüber, da man kühn die Splügenstraße mit allen möglichen römischen Namen, Wachttürmen und dergleichen Dingen schmückte.

Die gleiche Zurückhaltung gebührt aber auch der Rolle des Splügenweges im früheren Mittelalter. Begangen wurde der Paß ganz gewiß, zuweilen mehr, als den friedlichen Ansiedlern im Rheinwald lieb sein mochte; denn die Leute vom San Giacomotal gelüstete stets nach den üppigen Bergweiden des Nordabhanges, und der italienische Händler war nicht immer ein Mann des Friedens. Aber der doppelte Riegel von Roffla und Viamala zwang zu Umwegen, die den Durchgangsverkehr nach dem Bodensee hin sehr erschwerten. Soviel aber wissen wir heute sicher, daß lombardische Kaufleute schon ums Jahr 1200 herum einen Weg durch die Viamala erschlossen und beim heutigen Kirchlitobel, das heißt hart vor der schlimmsten Partie, dem heiligen Ambrosius von Mailand eine Kapelle weihten. Die letzten Spuren des Kirchleins sind seit einigen Jahrzehnten verschwunden, denn die Mauersteine wurden ein begehrenswerter Artikel für den alten Übernoller, der das Gewerbe entdeckte, vor den Augen der staunenden Fremden vom Rand der zweiten Viamalabrücke flache Steine in die schauerliche Tiefe zu werfen. Doch blieb der Name der Kapelle an der Bergwiese hangen, die obendran sich dehnt. Die ungeheure Schlucht zu überbrücken wagte man indes noch jahrhundertelang nicht. Man klebte den Weg, so gut es ging, an die Fels- und Geröllhänge zur Linken des Flusses und atmete auf, wenn man die zitternden Saumtiere drüben hatte in den unteren Wiesen von Rongellen. Übrigens scheute man auch eine Variante nicht. Statt über Oberrongellen Thusis zu erreichen, stieg man in der Rongeller Weitung zum Strom hinab und erreichte über eine Holzbrücke und auf halsbrecherischen Pfaden das Maiensäß St. Alban bei Hohenrätien. Noch steht dort die Kapellenruine, als Gegenstück zu St. Ambrosius am südlichen Eingang der furchtbaren Wegstrecke. Ja, wer weiß, was man sonst noch versuchte, um auf dem kürzesten Weg vom stark bevölkerten Talkessel des Schams nach Thusis zu gelangen! Früher oder später mußte ja der Durchpaß erzwungen werden, so gut man in jenen Zeiten die Schöllenen am Gotthard besiegte, und wie dann im Jahre 1473 die Gemeinden Thusis, Cazis und Masein sich zusammentaten, um durch gemeinsame Anstrengung die Viamala fahrbar zu machen, da war's in Wirklichkeit die Ausführung eines längstgehegten Planes. Das aber bedeutete dann die Geburtsstunde des großen Transitverkehrs über den Splügen und gleichzeitig die Schicksalsstunde des Septimerweges, der von nun an ins zweite Glied der Bündner Alpenpässe gedrängt war. Die Konkurrenz mit einer ordentlich ausgebauten Splügenstraße konnte der Septimer aus verschiedenen Gründen nicht aushalten.

Der Straßenbau von 1473 läßt sich noch deutlich verfolgen, denn es sollten 350 Jahre vergehen, bis man ihn durch einen völligen Neubau ersetzte. Uns mag zunächst am lebhaftesten interessieren das Stück von Thusis bis Zillis, an dessen Anlage das Schicksal der ganzen Alpenstraße hing. Es läßt sich noch fast lückenlos verfolgen, wenn auch nicht ohne einige Ausdauer; dabei muß man jedoch von vornherein wissen, daß der ganze vordere Teil der Schlucht bis nach Rongellen auszuschalten ist. Man gab ihm einst den Namen «Das verlorene Loch», weil hier sich der Rhein dem Auge des Säumers für geraume Zeit gänzlich entzog. Noch heißt ein Quartier im Thusner Oberdorf die Streia. Das ist via strata, die gebaute Straße von 1473. Vom Oberdorf stieg man auf der heute noch erhaltenen Einfahrtsrampe in den Nolla hinein. Der war im 15. Jahrhundert ein harmloser Geselle, so daß seine Überbrückung kaum von sich reden machte. Drüben, zwischen Saissa und Craptaig, stieg die gepflasterte Straße in kunstgerechten, allerdings recht steilen Kehren durch den Bovelwald hinauf — wir haben die schöne Partie schon kennen gelernt. Es kam der prächtige Rastplatz in der Einsattelung von Oberrongellen, darauf ein ziemlich ebenes Stück. Beim letzten Haus des Weilers aber neigte sich die Straße in die Schlucht hinein und erreichte noch ohne die schlimmsten Gewagtheiten die Gegend, wo heute die erste Viamalabrücke ansetzt. Nun aber begann die große Schwierigkeit. Hochschwebende Brücken zu schlagen wagte man noch nicht. Das überließ man einer späteren Zeit. Man suchte und fand einen Durchpaß an den Geröllhalden und schaurigen Felswänden zur Linken des Rheins. Das Leichteste war noch der Einstieg in diese Partie, ein durch die Natur geschaffenes Felsentor, das eben Raum bot für ein schmales Räderfuhrwerk. Drauf kam die steile, ewig bewegte Geröllhalde, die selbstverständlich jedes Jahr wieder zerstörte, was man nach der Schneeschmelze mühsam ausgeschöpft hatte. Mit Holzgalerien schützte man den Straßenzug, so gut es ging, gegen Steinschlag, bis die Felswand erreicht war, die als Haupthindernis dem ganzen Werk entgegenstarrte. Sie zu besiegen, war die letzte große Anstrengung. Und nun tat man, was in jenen Zeiten nicht ganz vereinzelt dasteht, was aber hier so schauererregend wurde, weil in der Tiefe von 80—90 Meter der Rhein sich durch die Felsenenge zwängte. Man hängte den Fahrweg buchstäblich an die Wand, legte ihn auf mächtige Quersparren, deren Traglöcher zur Winterszeit noch heute in der Felswand sichtbar werden, und schuf nach oben an den schlimmsten Stellen eine Sicherung durch Ketten. Genug, es entstand der schauerliche hangende Weg, der Schrecken derer, die da fuhren, wie derer, die ihn unterhalten mußten. Erst die Brückenbauten des 18. Jahrhunderts vermochten, ihn zu beseitigen. So kam man um die böse Ecke und hielt aufatmend still an der Kapelle des heiligen Ambrosius im Kirchlitobel, die wahrlich nicht nur zur Verzierung hingestellt war. Was dann weiter kam, war nach den ausgestandenen Sorgen ein Kinderspiel. Man blieb auf der linken Seite des Flusses

noch erheblich länger als die heutige Straße und schlug dann eine Rheinbrücke nach dem Zilliser Wiesenplan, deren gemauerter Pfeiler noch als Ruine dasteht.

Das war die große Tat von 1473, wenn schon nicht die einzige; denn nun regte sich's im ganzen Tale. Überall wurde der Weg verbessert und umgebaut. Wahrscheinlich ist auch damals die Rofflaschlucht endgültig bezwungen worden, so daß der Umweg über Promischur und Lai da Vons verschwand. Jetzt wird auch das Straßenstück von der Roffla auf der linken Seite des Flusses nach Sufers und Splügen die Gestalt erhalten haben, die ihm bis heute blieb. Endgültig war das Werk gewiß noch nicht. Es gab zu viele Stellen, die fast jedes Jahr erneuert werden mußten, und nicht immer hielt die Begeisterung von 1473 an. Aber die Lebensinteressen der Talgemeinden außerhalb wie innerhalb der Viamala waren bald so eng mit der Straße verknüpft, daß die unterhaltungspflichtigen Dorfschaften nie dauernd einschlafen konnten.

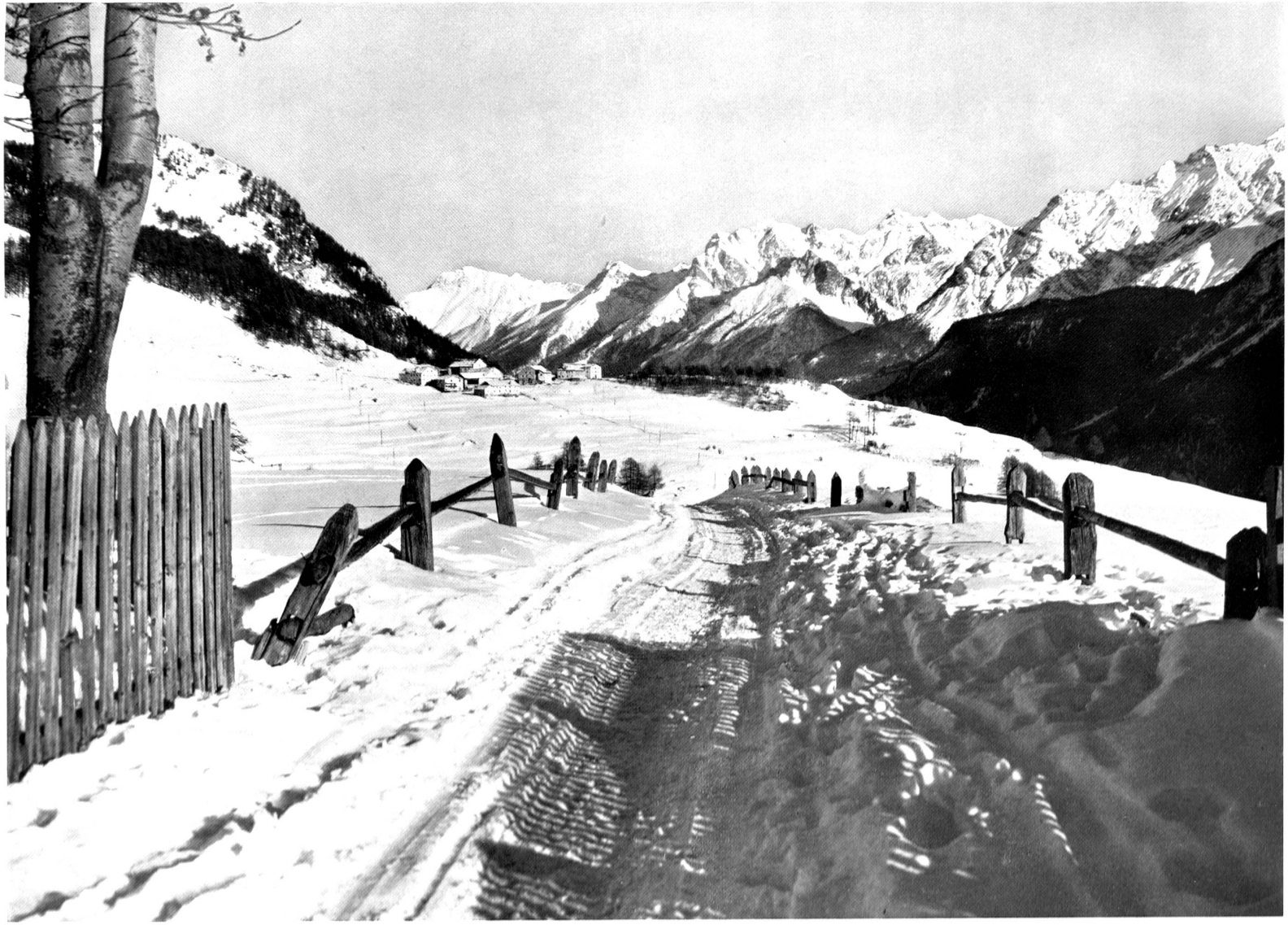
Das nächste bedeutende Ereignis in der Geschichte unserer Splügenstraße fällt in die Jahre 1738/39. Es war der Bau der ersten und zweiten Viamalabrücke und das Ende des Hängesteges. Man hat sogar vermutet, erst jetzt sei man vom Saumbetrieb zum regelmäßigen Wagenverkehr übergegangen. Dann aber ging allmählich das 18. Jahrhundert zu Ende, und mit ihm sank die alte Welt ins Grab. Napoleon I. baute die Kunststraße über den Simplon, und die Österreicher drängten in der Folgezeit aus guten Gründen als Herren der Lombardei auf eine durchgehende Verbesserung des Splügen, ja sie hatten bereits das kühne Werk vollbracht und auf eigene Kosten fortgeführt bis ins Dorf Splügen. Graubünden zögerte noch immer. Woher wollte man auch die Mittel nehmen für den Bau einer modernen Alpenstraße! Da hat das Hungerjahr in unserem Lande auch denen die Augen geöffnet, die bisher blind geblieben waren für die Interessen und Aufgaben der Gesamtheit. Jetzt brach man auch bei uns mit den alten partikularischen Vorurteilen und Sonderrechten und schuf die zweite Splügenstraße, die heutige, in den Jahren 1818 bis 1823. Ganz Neues brachte sie auf der Bündner Seite nur an einer Stelle: im «verlorenen Loch». Jetzt durfte man es wagen, auch die vordere Partie der Viamalaschlucht der Straße dienstbar zu machen, und das wiederholt geschilderte Straßenstück im Thusner Bovel versank in Schlaf, wie übrigens auch das vom Splügener Schloß bis zur Landbrücke in der Roffla.

*

Vom Treiben auf den alten Straßen über die Rheinwaldpässe ist noch vor vierzig Jahren von Augenzeugen viel erzählt worden. Man mußte nur an einem Winterabend in der Gaststube zum «weißen Kreuz» in Thusis sitzen und zufällig in einen Kreis von alten Splügenfuhrleuten hineingeraten sein. Da wurde Wahres berichtet und anderes im Latein der Jäger, das auch den Fuhrleuten keine Fremdsprache war. Wenn's aber gar zu unglaubhaft wurde, so stand, an den Ofen gelehnt, der zuverlässigste Schiedsrichter da, der alte Wirt Schöllkopf, der einst als Knecht den Splügen befahren, den Winterstürmen und dem Veltliner getrotzt hatte und in seinen Aussagen absolut zuverlässig geblieben war. Wenn der zustimmend nickte zu einem Fuhrmannsabenteuer oder einer Schilderung der Dinge, wie sie waren, dann galt's. Und doch hatten diese alten Splügenleute, die dort am runden Tisch im «Weißen Kreuz» saßen, nur das Abendleuchten des großen Verkehrs erlebt. Wir sehen noch heute den, der als Glanzpunkt seiner Erzählung der aufmerksamen Tafelrunde auseinanderzusetzen pflegte, warum die furchtbare Schlacht von Solferino im Jahre 1859 nicht nur die entscheidende Niederlage Österreichs, sondern auch des Splügentransits gewesen sei. Was nachher noch geblieben sei bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels sei nichts mehr gewesen als der dritte Tag eines ländlichen Sängerfestes alten Stils, an dem noch einige verspätete Festbrüder sich an einem einzigen Tisch zusammendrängten, um den Nachdurst zu löschen. Und dann kam schließlich noch der Spruch des kleinen, alten Flaschnermeisters mit den sorgfältig gekämmten weißen Haarlocken, der immer wieder bestätigte, er habe einst vor der Schlacht von Solferino am frühen Morgen bis 7 Uhr mehr Fuhrmannslaternen verkauft als nachher oft in einer ganzen Woche.

Wohl war es auch in älteren Zeiten auf und ab gegangen. Nicht immer machten die Talgemeinden so glänzende Geschäfte wie in der Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg oder auch wieder in den ersten Jahrzehnten nach dem Bau der neuen Straße, das heißt von 1823 bis 1859. Erst in den letztvergangenen Jahren sind durch einen fleißigen Forscher in den Archiven des Rheinwalds Zahlen errechnet worden für den Ertrag des Verkehrs am Splügenberg für die einheimische Bevölkerung, die alles hinter sich lassen, was man bis dahin vermutete. Da heißt es unter anderm: «Das (Jahres-)Einkommen aus den Rodfuhren allein von Splügendorf bis zum Berghaus und zurück stellte einen Gegenwert von 208 Ochsen dar (ein fetter Ochse kostete dannzumal 20 Gulden). Diese Zahl entspricht ungefähr dem Jungvieh, das gegenwärtig jährlich aus dem ganzen Rheinwald verkauft wird.» Gilt das wohl für die guten Jahre, so müssen auch die weniger guten recht erträglich gewesen sein.

Kein Wunder, daß die Bevölkerung zunahm und beispielsweise Splügen, Sufers und Medels 1860 nicht weniger als 801 Einwohner zählten. Das gleiche aber gilt von Andeer und Thusis. Beide Ortschaften nahmen halb städtischen Charakter an und zierten sich mit Bauten, die weit über das Gewöhnliche hinausgingen. Von Thusis vor allem läßt sich sagen, daß seine Geschichte recht eigentlich die der Splügenstraße ist. Das Jahr 1473 ist seine Geburtsstunde als führender Ort in Graubünden. Bald hat es eine Einwohnerzahl, die etwa den dritten Teil derjenigen Churs ausmacht. 1614 weiß der brave Hans Ardüser zu berichten: «Es sind hie im Dorf 40 Handwerksleut und 40 Läden mit Waar, zu verkaufen, 20 Läden, darauf Brod feil, und 12 Wirtshäuser». Schon einige Jahrzehnte früher hatte hier die Familie Rosenroll, vielleicht aus dem Veltlin zuwandernd, ihr Speditionshaus eröffnet, das den besten gleichartigen Geschäften in Chur und Cläven den Rang streitig machte. Es blieb führend durch



Phot. Feuerstein, Schuls-Tarasp

Druck von Bischofberger & Co., Buchdruckerei Untertor, Chur

Bos cha (Unterengadin)

zwei Jahrhunderte, wie in Splügen die de Schorsch, die von Gravedona am Comersee hergezogen waren. Während aber die Taschen der Großen sich füllten, fiel auch für die Kleinen reichlich ab, denn der Warentransport am ganzen Splügenweg war nicht das Vorrecht einzelner, sondern das demokratische Recht der Gemeinden, die sich zu sogenannten Porten zusammengeschlossen hatten. Schmiede, Wagner, und Sattler hatten nie bessere Zeiten als an Orten, wo möglichst rasche Arbeit der gründlichen vorgezogen wurde, und weil hier nicht, wie in Chur, die Zünfte eifersüchtig wachten, fand mancher wackere junge Handwerksmann in den großen Dörfern des Hinterrheintals Gedeihen und Aufstieg. So war's auch, wie zu Ende des 17. Jahrhunderts die flüchtigen Hugenotten aus Piemont und Frankreich herbeiströmten. In Chur beherbergte man sie wohl generös, verwehrte ihnen aber, sich als Gewerbsleute festzusetzen, während Thusis eine ganze Zahl dieser tüchtigen Leute festhielt. Und schließlich war auch der Bauer abseits von den eigentlichen Portensgemeinden seiner guten Einnahme sicher; denn der Straßenverkehr, der täglich Hunderte von Pferden und Ochsen in Bewegung setzte, verschlang große Mengen von Futter. Die alten Bewässerungsanlagen am Schamserberg und am Heinzenberg zerfielen wohl erst, als die Futterpreise sanken.

Noch gibt's einen eigenartigen Beweis für die günstige Wirtschaftslage, die der Splügenverkehr schuf. Das sind die Dorfkirchen von Thusis bis an den Fuß des Bernhardin. Man weiß ja, daß man mit Kirchenbauten häufig nicht nur Gott diente, sondern der eigenen, harmlosen Eitelkeit. Den Anfang machten Thusis und Zillis, als hätte man an beiden Orten ein Dankopfer bringen wollen für die Neuerschließung der Viamala und zugleich zeigen wollen, daß man sich etwas leisten konnte. Zillis ließ durch den kunstreichen Andreas Bühler aus Kärnten an sein altromanisches Kirchenschiff ein hochansteigendes gotisches Chor anbauen, selbstverständlich zur Aufnahme eines geschnitzten Hochaltars. Thusis aber hatte den gleichen Meister beauftragt, in einem vollständigen Neubau sein Bestes zu leisten. Und nicht umsonst. Man steht unter dem Eindruck, hier habe ein Künstler — denn das war Meister Andreas — geschaltet, der sich ganz ausgeben durfte. Der fein abgewogene und bis ins Kleinste sorgfältig durchgeführte Kirchenbau übertraf alles, was man im Umkreis sehen konnte. Nicht ganz so rasch entschlossen sich die übrigen Paßgemeinden zu einer derartigen Kundgebung ihres Wohlstandes. Es vergingen Jahrzehnte, und die Zeit der gotischen Baukunst war vorüber. Der Barockstil hielt von Süden her seinen Einzug in Graubünden, doch zunächst als Bauweise der katholischen Gegenreformation. Im Hinterrheintal schuf er, mehr oder minder pathetisch, in ziemlich rascher Folge eine ganze Reihe von protestantischen kirchlichen Neubauten. Andeer wollte zeigen, was es vermochte; auch die kleineren Dorfschaften des Rheinwaldes taten das ihre; Splügen aber beschickte sich 1690 einen tüchtigen Misoxer Baumeister und ließ sich die weiträumige Kirche bauen, deren laute Formensprache gewiß auch die Ehre Gottes künden wollte, nicht minder aber den Wohlstand des ersten Dorfes am berühmten Splügenberg.

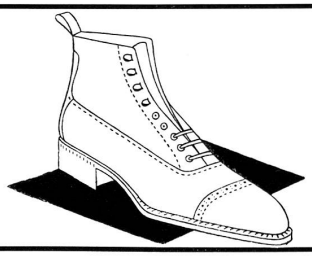
Wohl fehlte es auch nicht an den Gefahren des reichlichen Gelderwerbes, und zwar scheint es, daß sie in den Anfangszeiten am grellsten zutage traten; wir meinen im Jahrhundert vor dem Dreißigjährigen Kriege. Der Forscher, dessen wir oben schon gelegentlich gedachten — es ist ing. agr. Werner Oswald in seinem Buch «Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald» — weiß allerlei davon zu erzählen und zwar aus der Zeit, von der er sagt, daß sie der Bevölkerung des Rheinwalds den größten Wohlstand brachte, den sie je gekannt. Damals, es war um die Mitte Mai 1599, wurden auf der «Ebi» auf offener Landsgemeinde Satzungen und Statuten beschworen, die hineinzünden in eine recht böse Verschlimmerung der Sitten, die übrigens, wie es scheint, damals durch ganz Graubünden ging. Das Spielen hatte überhand genommen «mit Charten, Wurfflen, Stöcklen, Cheglen», und zwar spielte man mit Vorliebe um Geld, denn man bekam dessen zu viel in die Hände. Gegen «üppiges tantzen» mußte aufgetreten werden wegen «Entheiligung und Übersehung des heyligen Anstandes». Der Kirchgang leide unter den bösen Sitten, weil die Leute lieber, als sich zur Kirche zu begeben, in «würtshüsern und winschenken» sich herumtrieben. So war's damals. Die schlimmen Zeiten des Dreißigjährigen Krieges und seiner Seuchennot mochten dann in den am meisten ausgesetzten Paßgemeinden manchen zur Vernunft bringen, dem weder Pfarrer noch Landsgemeindebeschlüsse mehr Eindruck machten. So wird's auch da auf und ab gegangen sein, wie stets im moralischen Verhalten der Generationen. Es hätte wohl noch schlimmer werden können, wenn nicht die Landwirtschaft als Regulator gedient hätte. Der sogenannte Rodverkehr lag in Händen der Bauern, nicht berufsmäßiger Fuhrleute. Im Sommer stockte er. Da kam man wieder für geraume Zeit von der Straße weg und an eine Arbeit, die Seele und Leib gesund erhielt. Auch noch die Glanzzeit von 1823 bis 1859 vermochte die Volkskraft nicht zu untergraben. Das beweist die Energie, mit der sich die Bevölkerung nach dem Abbrechen des Splügentransites zumal im Rheinwald wieder der Landwirtschaft und ihren einfachen Lebensgewohnheiten zuwandte.

In den Jahren 1829 bis 1832 erschien in Chur das «Bündnerische Volksblatt zur Belehrung und Unterhaltung». Dort gibt's eine köstliche Serie von Betrachtungen über die Schäden der Zeit, die den kuriosen Titel tragen: «Leben und Schicksale des alten Schimmels im Vaterland und in der Fremde». Da wird unter anderem auch in schonungsloser Weise mit der dunkeln Seite unseres Paßverkehrs abgerechnet und der verrohenden Wirkung der Landstraße.

Doch schließen wir für diesmal mit einem heiterern Bild. Wir haben's vom Öhi selig. Er pflegte die Geschichte zu erzählen, wenn er ganz guter Laune war. Ort der Handlung ist die Churer Nachbarschaft, die Reichsstraße zwischen der oberen Zollbrücke (bei der heutigen katholischen Kirche von Landquart) und Chur. Zeit: Mitte der vierziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts am

frühen Vormittag. Der Öhi ist ein dreizehnjähriger Bub und morgens in der Frühe in Schiers weggeschickt worden zum Apotheker nach Chur. Es ging gut auf dem alten Weg durchs Tersier nach Grüsch und hinein in die Klus, über die Schloßbrücke nach der Ganda und Igis zu. Der Bub ist wacker gelaufen in dem Tempo eben, das man anschlägt, wenn's zum Apotheker geht. Und wie er dann beim Kastelett in die Reichsstraße einbiegen will, da kommt ein Stab leerer Rosse angetrabt, sechs bis acht an der Zahl, aneinandergeschlossen eins nach dem andern, und auf dem vordersten der Säumer oder Roßkamm. Der Bub steht am Weg und denkt, daß man zu Pferd wohl leichter vom Kastelett nach Chur käme als zu Fuß, und der Säumer ist einer von denen, welche die Gedanken eines dreizehnjährigen Fußgängers lesen können. Ein Halt, ein Wink, und der Bub sitzt hinter dem wackeren Säumer, und vorwärts geht's im Trab, durch Zizers und über die große Rüfi, durch den Grünhag und am Masanser «Schwanen» vorbei, und eh man sich's versieht, ist man beim Stuppishaus und sieht schon die Pappelreihen vor dem Untertor. Der Bub denkt: Jetzt wird er ein Trinkgeld von mir wollen! und greift in die Hosentasche, wo's ein wenig klimpert. Doch ist's sein einziger Zwanziger und das andere ein Knopf. Jetzt sagt der Bub: Da wär ich jetzt! Der Säumer läßt den Stab halten, hilft dem Bub vom Roß und greift auch in den Hosensack. «Schau, Bub, den schenk ich dir!» Es war sogar ein Silberner! Und eh der Bub noch aus dem Staunen kommt, ist der ganze Stab davon, zum Untertor hinein, «und Roß und Reiter sah ich niemals wieder!» So hat der Öhi selig erzählt und dabei gelächelt, wie nur er es konnte, als hätte er sagen wollen: Es war doch auch manches gut an jenen alten Zeiten, und gute Menschen gab's in jedem Stand neben den andern. Es wird auch in Zukunft so bleiben.

Elegante
BALLY- Modelle
für die Straße und fürs Haus
Schuhhaus Capitol, Chur
Obere Gasse Telephon 586



Solide
„BALLY"- Alltagsschuhe
wasserdichte
Ski- und Bergschuhe

Chr. Sprecher & Co., Chur

zu den 3 Bogen

Möbel, Bettwaren, Wäsche

Die Firma, die Sie gut und preiswert bedient und dabei Ihrem guten Geschmack Rechnung trägt

Ihre Familie darf nicht der Gefahr ausgesetzt sein

durch Ihren vorzeitigen Tod den großen Wert zu verlieren, den Ihre Arbeitskraft darstellt. Schützen Sie daher Ihre Lieben noch rechtzeitig durch den Abschluß einer Lebensversicherung bei unserer Anstalt.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt Zürich

1857 gegründet Auf Gegenseitigkeit

Generalagentur: **Dr. V. Maissen, Rätushof, Chur.**