

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens
Band: 26 (1984)
Artikel: Zeugen der Vergangenheit
Autor: Kessler, Jacob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971944>

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: 08.11.2024

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

Zeugen der Vergangenheit

von Jacob Kessler

Heilige Bergwächter

Seit uralten Zeiten fürchteten die Menschen die Berge mit ihren vielfachen, unberechenbaren Tücken. Und wenn sie schon das Wagnis einer Paßfahrt auf sich nahmen, so sicherten sie sich wenigstens die Gunst der Götter für ihre Person und ihr Hab und Gut. Auf dem Julierpaß stehen noch heute zwei Säulen als Zeugen eines römischen Paßheiligtums. Im Bergell hat man 2 kleine Hausaltärchen gefunden, die dem Mercur-Cissonius geweiht waren. Aus ihrer Inschrift erfahren wir, daß die Einheimischen den römischen Beschützer des Handels Cisso nannten. Mit der Christianisierung des Abendlandes ersetzten die Bergbewohner die römischen «Götzen»-na-

men durch die Namen der Heiligen. St. Bernhard übernahm fortan die Überwachung des Passes an Stelle des Jupiter poenninus. Votivtafeln, die dem Jovi optime oder Jovi maxime für eine gute Hin- und Herreise gewidmet wurden, sind wiederholt zum Vorschein gekommen und können im Hospizmuseum besichtigt werden. Die verwerflichen Götter aber waren nicht tot, sie lebten als Wetterdämonen und Ungeheuer weiter. Der heilige Bernhard, einst Erzdiakon in Aosta, trat ihnen mit Kreuz und Stola entgegen und fesselte sie in ihrem wilden Ungestüm. Im Ruhme großer Heiligkeit verschied er im Jahre 1018 in Novara.

Der Schutzpatron unseres Passes aber heißt Bernhardin von Siena. Geboren in Massa Ma-

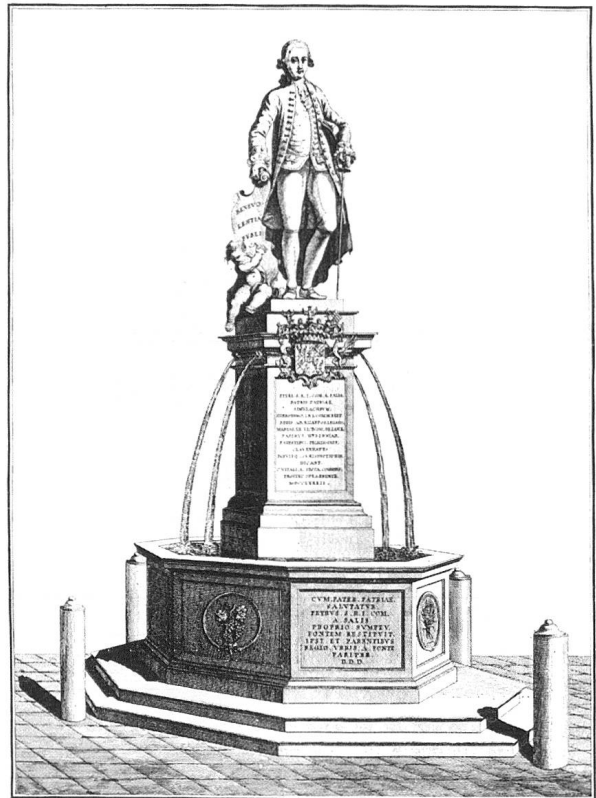


Juliersäule

rittima, begann er schon mit 11 Jahren sein Studium in Siena. 1397 beim Ausbruch der Pest setzte er sich mit Eifer in der Krankenpflege ein. Als Franziskaner-Mönch begann er, allen Ehrenstellen abhold, eine weiträumige Tätigkeit als Wanderprediger, die sogar über den montivum, den Vogelberg geführt haben soll. Deshalb wollte man auch ihm den Schutz der Reisenden anvertrauen, und er rückte den Namen Vogelberg einfach an einen Felszacken.

St. Gotthard, Bischof v. Hildesheim, war ein eifriger Kirchenbauer. 1131, knapp 100 Jahre nach seinem Tode, wurde er heiliggesprochen. Ihm zu Ehren errichtete Bischof Galdinus von Mailand ein Hospiz mit Kapelle auf der Paßhöhe. Der bisherige Name «Mons Elvinus» geriet ganz und gar in Vergessenheit.

Und nun, was sagten diese Heiligen zu all dem Trubel, der sich auf ihren Paßwegen ereignete? Kam es doch oft genug zu wilden Kämpfen, Stechen und Morden, zu Feilschen und Intrigen, und ungezählte Reisende wurden deren armseligen Opfer. Die Heiligen hüllten sich in Schweigen, in nebeldichtes Schweigen, wie es die Machthaber hier unten auf der Erde auch gar nicht anders erwartet hatten. Aber etwas ist mit den Heiligen doch auf die Bergübergänge gekommen. Ein Funke, der immer wieder gezündet hat, der Funke christlicher Nächstenliebe. Es war die Bereitschaft, sich immer wieder eines Verlorenen, Verlassenen, Ohnmächtigen, Erschöpften oder Ausgefrorenen anzunehmen. Selbst unter eigener Lebensgefahr setzten sich diese Retter ein. Sie nahmen die Toten in Gewahrsam, damit die suchenden Angehörigen ihren Vermißten doch noch finden möchten und in aller Ungewißheit des Lebens, die Gewißheit erhielten, daß er nicht verschollen war. Heute würde man sie Ritter der Straße nennen. Wer will es den Heiligen verdenken, wenn sie sich vom Allzumenschlichen abwandten. Um den einzelnen wollten sie sich kümmern, der ein Opfer seiner willkürlichen Unternehmungen oder der unwillkürlichen Naturgewalten, oft genug auch der unbarmherzigen Habgier seiner Mitmenschen geworden war. Sind die Wegkapellen dieser Heiligen nicht noch immer eine Erinnerung daran, daß wir im Leben höheren Befehlen



Salisbrunnen in Chiavenna

zu gehorchen hätten, nämlich der Rücksicht auf den Schwachen.

Der zerstückelte Graf

Wie eine Schauermär aus alter Zeit hört sich diese Überschrift an. Aber der Leser sei beruhigt, es geht nicht an's Lebendige. Es wird nur etwas berichtet über eine Statue, die im Jahre 1782 auf einem Hauptplatz in Chiavenna errichtet wurde. Der Platz ist das eigentliche Zentrum des alten Clefen. Dort trafen die Mailänder –, die Maloja – und die Splügenstraße zusammen. In Erinnerung an die Zugehörigkeit zu Graubünden wird der dreieckige große Hof noch heute gelegentlich Piazza del Cantùn genannt, offiziell aber Piazza Pestalozzi. Nun wollten die Clefner mit ihren Nachbarschaften den Brunnenstock auf diesem belebten Platz mit einer Statue schmücken. Einer der zahlreichen Bündner Regenten in den Untertanenländern war die hierfür auserwählte Figur. Graf Pietro di Salis hatte sich einen guten Namen verschafft als

wohlmeinender «Vater des Vaterlandes», wie es gar zweimal auf dem Trog und auf dem Stock festgehalten wird. Namentlich wird hervorgehoben, daß er während einer großen Teuerung eine Liste aller bedürftigen Einwohner des Clefner Gebietes aufstellen ließ, um ihnen Hilfe angedeihen zu lassen. Die Geistlichen des Gebietes widmeten ihm Loblieder in lateinischen und italienischen Versen. Es ist auch heute noch angenehm zu hören, daß es unter der verrufenen Regentschaft der Grisonen auch edelgesinnte Menschenfreunde gab. Nun, gerade lange blieb dieses Standbild nicht erhalten. Die französische Revolution entzündete auch in dieser Stadt die Gemüter, und mit Eifer wurde Napoleon als der kommende Wohltäter und Befreier begrüßt. Er brachte aber, wie alle Diktatoren, mehr Enttäuschungen als Glück. Bei einer revolutionären Wende aber wendet sich der Haß zunächst gegen alles Vorgängige. Graf Peters Statue wurde herunter geschlagen, zerstückelt und zerstreut.

Nach dem 2. Weltkrieg ging man daran, Straßen neu zu pflastern, Leitungen zu legen und Häuser zu renovieren. Bei dieser Gelegenheit



Fundstücke der Statue



Envoyé Peter von Salis

kam ein unförmiges Steinstück zum Vorschein. Man bemerkte aber, daß es einstmals bearbeitet worden war, legte es vorsorglich auf die Seite und deponierte es im Jahre 1955 bei Eröffnung des Museums im archäologischen Park. Dank einer im Museum erhaltenen Zeichnung des Brunnens erkannte man in dem Bruchstück den Oberkörper des Standbildes. Später kam im Hofe des Palazzo Pestalozzi das Wappenschild zum Vorschein, auf welches sich die Statue gestützt hatte. Daraufhin entdeckte ein junger Student das Haupt der Statue, das als Ziegelbefestigung in einem Crotto verwendet worden war. Als man die Fundamente für die neue Bank des Piccolo Credito Valtellinese grub, kam der linke Arm des Grafen zum Vorschein. War das ein Zeichen dafür, daß man den richtigen Ort für ein prosperierendes Bankgeschäft gefunden hatte? Es hatte eben mit diesem Reichsgrafen Peter von Salis seine besondere Bewandnis. Er hatte seinen Titel und wohl noch anderes mehr von seinem berühmten Großvater geerbt. Dieser, ebenfalls ein Peter von Salis, war zu seiner Zeit eine der bekanntesten Persönlichkeiten in Graubünden. Die Churer gehen auf ihren Gängen in die Altstadt stets an seinem Herrschaftssitz an

der Poststraße vorbei. Und wer kennt hierzulande nicht das «alte Gebäu». Der sogenannte «Envoyé», wie er genannt wurde, weil er sich auf verschiedene Gesandtschaften in Holland und England als ausgezeichnete Diplomat erwiesen hatte, hat sich den vielgerühmten Palast ca. 1730 erbaut. Bestaunt wurde besonders der kunstvolle Garten, dessen Wasserspiel großes Aufsehen erregte. Aus dem offen durch die Poststraße fließenden Mühlbach wurde das Wasser in das Haus hinaufgepumpt, um im Garten unten zu plätschern. Der Envoyé galt seinen Zeitgenossen als der geistreichste Bündner. Zudem war er wahrscheinlich auch einer der reichsten Männer. Er hatte die Zollpacht Graubündens übernommen und fand so Gelegenheit auch seine eigenen Bank- und Handelsgeschäfte ersprießlich zu tätigen. Sein einziger Sohn, Graf Hieronymus von Salis-Soglio, kam ebenfalls als Gesandter nach England, wo er sich ca. 1730 naturalisiert hat und so zum Begründer der englischen Seitenlinie der Familie Salis geworden ist. Wohl als Alterssitz hat sich der 60jährige 1766 in Bondo im Bergell, unterhalb des salischen Heimatdorfes Soglio einen Palast mit Garten erbaut, der dem väterlichen Vorbild in Chur kaum nachsteht.

Er wird mit seiner Gemahlin Maria Visconti de Fane auf dem Brunnendenkmal ihres wohlthätigen Sohnes namentlich erwähnt.

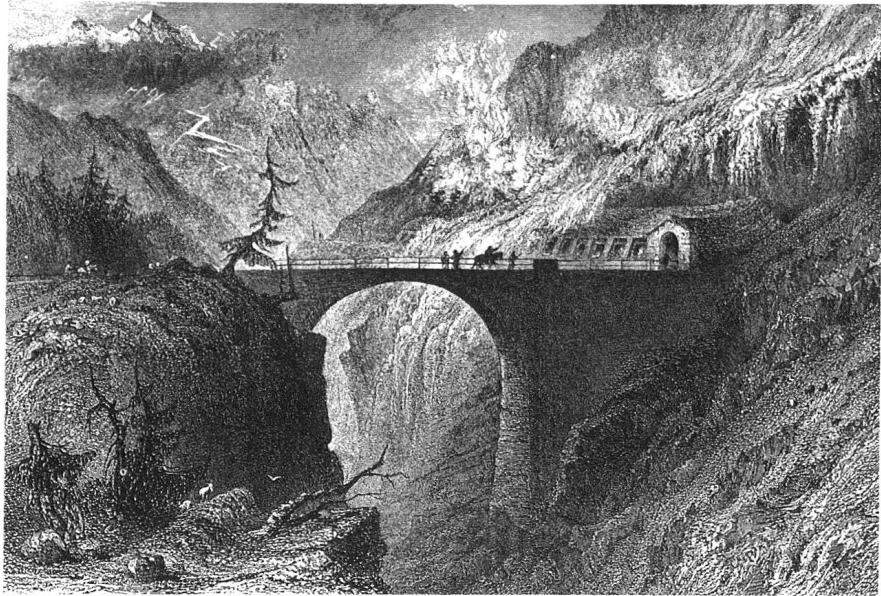
In Chiavenna wartet man nun gespannt, ob nicht bald noch andere Bruchstücke der Statue zum Vorschein kommen, die man im Museum sammelt. Dieses liegt in einem schönen Garten auf dem Schloßhügel, den die Chiavanner Paradies nennen. Wahrlich, es gäbe weit herum keinen würdigeren Ort für ein allmähliches, steinernes Wiedererstehen.

Mag auch der Ruhm und Glanz der Menschen bald verblassen und vergehen, sonderbare Zusammenhänge treten dennoch oft nach Jahr und Tag wieder in Erscheinung und dann beginnt das Suchen und Forschen, das sich mit einigen winzigen Anhaltspunkten begnügen muß, bis eine «Brücke» sicher in die Vergangenheit zurück führt. Möge der geduldige Leser sein Vergnügen an dieser etwas seltsamen Geschichte gefunden haben.

Eine königliche Brücke

Selten, auffallend selten tragen Brücken den Namen ihres Erbauers. Meistens nennt man sie nach dem Fluß, den sie überqueren. An den Grenzübergängen trifft man oft Zollbrücken an. Wurden in einer Stadt mehrere Flußübergänge nötig, so suchte man unter berühmten Bürgern nach einem zügigen Namen. Zürich ehrte seinen ehemaligen Bürgermeister Rudolf Brun mit einer Brücke als Denkmal. Basel erinnert mit seiner 2. großen Rheinbrücke an den hochverdienten Bürgermeister Johann Rudolf Wettstein. Man hat Jahrhunderte weit zurückgesucht. Rudolf Brun lebte von ca. 1300-1360. Johann Rudolf Wettstein hat seine Stadt und die eidgenössischen Stände nach dem 30jährigen Krieg im Frieden von Osnabrück so erfolgreich vertreten, daß man seiner gewiß in Ehren gedenken darf. In Graubünden aber kennen wir seit eh und je die Tardisbrücke bei Landquart über den Rhein. Daß sich in der Abkürzung Tardis der Name des Erbauers versteckt, ist wohl nicht jedermann bewußt. Er hieß nämlich Metardus Heinzenberger und erhielt von den Bünden im Jahre 1529 den Auftrag, diese Rheinbrücke zu errichten. Von seinem Bau ist, bei den vielen Hochwassern, die die Gegend oft verwüsteten, wohl nichts mehr als eben der Vorname des Meisters übriggeblieben.

In diesem freiheitsstolzen Graubünden gab es sogar eine Brücke, die den Namen eines Königs trägt. Ponte Vittorio Emanuele wird sie heißen. Heute sind von ihr nur noch Spuren vorhanden. Wie kam dieser sardinische König zu solcher Ehre? Vittorio Emanuele, dessen Reich von Genua über Piemont bis an den Tessinfluss reichte, zeigte großes Interesse an einer Straßenverbindung vom Langen- zum Bodensee. Das war Graubünden sehr willkommen; denn nach den bösen Erfahrungen einer schrecklichen Hungersnot setzte es alles daran, eine breitgelegte Straßenverbindung für einen lebhaften Transitverkehr nach dem Süden zu erhalten. Schon am 12. Juli 1818 kam es in der Turiner Residenz zum Abschluß eines Vertrages. Das paßte aber den Nachbarn jenseits des Tessins gar nicht in ihre Absichten. Die österreichisch-



Ponte Emanuele

lombardischen Kreise wollten eine Nordsüdverbindung über den Splügen durchsetzen. Sie verstanden es, sogar die Tessiner mit Hilfe der sog. Gotthardkantone und Basels (schon damals!) zu einem Verzicht auf das Bernhardinprojekt zu bewegen. Turin aber hielt an seinem Plane fest und war sogar bereit, die Subvention des Kantons Tessin im Betrage von 280 000 Fr. zu seinen Lasten zu übernehmen. Die sardische Regierung bezahlte schließlich mit einer Summe von Fr. 584 000.—. Fr. 24 000.— mehr als die bündnerische Kantonskasse an den Ausbau der Straße. Die Tessiner Regierung war so entschlossen gegen das Bernhardinunternehmen eingestellt, daß sie den Anschluss in Lumino an ihr Straßennetz mit einem militärischen Einsatz unterbrach.

Graubünden erhob nun Klage bei der eidgenössischen Tagsatzung, und die unfreundliche Haltung des Tessiner Staatsrates wurde mißbilligt, worauf die Gegner ihren Widerstand aufgaben. Dieses einmal lächelte die Glücksgöttin wirklich Graubünden zu. Sie bewog den kaiserlichen Rivalen Franz I. von Österreich gar dazu, seinen Plan einer Splügenstraße doch noch auf eigene Kosten von Chiavenna bis ins Dorf Splügen zu erbauen. Wie willkommen mußte Graubünden diese neue Straße sein. Die Tessiner

konnten sich dessen getrösten, daß einer ihrer Staatsräte, Giulio Poccobelli, mit dem Bau der Straße beauftragt wurde. Poccobelli war eine Art Naturgenie. Mit klarem praktischem Blick und mit aller Energie machte er sich an die Arbeit, die kilometerlange Straße innert den geforderten 3 Jahren zu erstellen. In seinem Arbeitsteam hatte er einen jungen Bündner eingestellt, dessen mathematisch-gründliche Arbeitsweise



Die letzten Spuren der Ponte



Richard La Nicca

von Poccobelli so geschätzt wurde, daß er La Nicca bald den Brückenbau auf der langen Strecke anvertraute.

Unter solchen innen- und außenpolitischen Verflechtungen ist es wohl nicht verwunderlich, wenn die demokratischen Bergler ihrem finanziellen Retter zu Ehren einer Brücke seinen Namen gaben. Es gab viele Brückenbauten auf der St. Bernhardinroute, aber der Ponte Vittorio Emanuele war damals ein besonders bedeutsamer Talübergang. Oberhalb San Bernardino führte die Straße durch eine lange Galerie dem Steilhang entlang, überquerte die Moesa in hohem Bogen, gerade an einer Stelle, wo sich der Ausblick auf einen schönen Wasserfall öffnete, um dann auf dem gegenüberliegenden Steilhang wieder in einer langen Galerie zu verschwinden. Im Pferdefuhrwerk wurden damals solche Strecken noch erlebt und gebührend gepriesen. Und hier an dieser Stelle sollte der Name des königlichen Wohltäters haften bleiben.

Vittorio Emanuele erlebte die Vollendung des Werkes nicht mehr. Er mußte schon 1821 zu Gunsten seines Bruders abdanken. Auch dem ersten Brückenbau war kein langes Dasein beschieden. Wegen fehlerhafter Konstruktion mußte er wieder abgerissen werden. Mit dem Wiederaufbau befaßte sich nun der erfahrene und sorgfältige Brückenbauer Richard La Nicca. Stolz auf sein Werk hat er eine Visitenkarte herausgegeben, auf der die Brücke abgebildet ist. In ihrem Bogen prangt jetzt aber nicht die schöne Aussicht, sondern der Name LA NICCA. Endlich kommt auch der Erbauer zu seinen Ehren. Schon im Jahre 1834 hat ein furchtbares Unwetter auch der Bernhardinstraße zugesetzt. La Nicca selber hat einen Bericht über die vielen Schäden in Graubünden und an «seiner» Straße herausgegeben. Später mußte man die Strecke ganz auf den linksseitigen Hang verlegen, und die Ponte Vittorio Emanuele mit ihren Galerien, ihrem Schicksal überlassen. An unwegsamer Stelle, Zutritt versperrt, mit dichtem Gesträuch überwachsen, findet man heute noch die eingestürzten Galerien und die beiden Stützmauern des Brückenbogens. Man kann sich fragen, wie lange in dieser verlassenen Einöde die beiden Namen Vittorio Emanuele und Richard La Nicca in Menschen Gedenken bleiben? Der Name eines sardinischen Königs und eines bündnerischen Pfarrersohnes.

Ein vergessener Kämpfer

Am 21. August 1983 jährt sich zum 100. Mal der Todestag Richard La Niccas. Es erscheint uns daher angebracht, die Erinnerung an ihn in einem kurzen Bericht aufzufrischen. Sein Grabmal steht noch heute auf dem Daleufriedhof an der Mauer gegen die Daleustraße. An gleicher Stelle liegen noch 7 andere seiner Angehörigen. An Namen und Daten läßt sich darum auf diesen Tafeln einiges ablesen! Hier erfahren wir seinen Geburtstag, den 16. August 1794 und seinen Todestag den 21. August. Er hat also ein Alter von 90 Jahren erreicht und ist kurz nach seinem Geburtstag gestorben. In einem Nachschlagewerk heißt es von ihm: «Er könne als erster eigentlicher Ingenieur-Unternehmer der

Schweiz angesprochen werden, der für Straßenbau, Flußkorrekturen und Eisenbahnbau einen ganzen Stab von Mitarbeitern um sich scharte.» Seine Tochter Anna Bänziger—La Nicca hat zum Andenken an ihren Vater ein ganzes Büchlein geschrieben, das noch heute auf den Leser ansprechend und spannend wirkt. Man staunt, mit welchem Mut und Optimismus La Nicca und seine Zeitgenossen an ihre Aufgaben getreten sind. Bei bescheidener Entlohnung für ihre Arbeit haben sie sich für die Aufgaben des damaligen Staates eingesetzt. Sie haben Gesellschaften gegründet, um die schwierigen Finanzprobleme zu lösen. Richard La Nicca stammte aus einfachen Verhältnissen. Sein Vater war Pfarrer in Safien, als Richard geboren wurde. Später wechselte der Vater in seine Heimat am Heinzenberg und amtierte schließlich in Felsberg. Von dort aus besuchte der begabte Knabe Richard die Kantonsschule. Zum Gespött seiner Mitschüler mußte er sein langes Haar noch im Beutel tragen. Als eifriger Kadett hat er den frisch-fröhlich-friedlichen Feldzug zur Rückeroberung Chiavennas mitgemacht. Seine Erlebnisse sind im Büchlein seiner Tochter festgehalten, wie er sie selber geschildert hat. Eifrig bemüht, sein Wissen stets zu erweitern, hat er sich in Italien durch eigenen Anschauungsunterricht, durch Studienaufenthalte in Deutschland und durch freundschaftliche Verbindungen mit bekannten Straßen- und Eisenbahningenieuren des In- und Auslandes fortwährend weitergebildet. Er könnte unserer Jugend ein treffliches Vorbild sein, für die Art, wie man Enttäuschungen, Zweifel und Schwierigkeiten überwindet. Er verstand es nicht nur wilde Schluchten zu überbrücken, sondern auch mit Einsicht und Verstand die Gegensätze zwischen den Bewohnern verschiedener Regionen auszugleichen. Als er nach jahrzehntelangen Bemühungen seine Lukmanierbahn unter Dach und Fach glaubte, bereiteten ihm die Tessiner mit ihrer erneuten Abkehr die große Enttäuschung seines Lebens. Der volle Erfolg seines Strebens war ihm nicht

beschieden. Der Gotthard hat ihn diesmal völlig besiegt.

Man hat es schon bedauert, daß das Andenken an Richard La Nicca noch auf keiner Straßentafel, noch auf einer Hausinschrift angebracht worden ist. Übrigens steht sein stattliches Wohnhaus noch heute in der Gartenecke zwischen der Engadin- und Grabenstraße in unserer Hauptstadt. Was er und viele andere in jener Pionierzeit des Straßenbaus, der Eisenbahnerschließungen, der Gewässerkorrekturen in begeistertem Einsatz zum Wohl ihrer Mitmenschen in den verseuchten Sumpfgenden, in der einsamen Unwegsamkeit für ihre Heimat vollbracht haben, ist heute arg in's Zwielflicht geraten, nicht ihres Einsatzes wegen, sondern wegen den rücksichtslosen Übertreibungen ihrer Nachfolger. Wie angenehm umfährt man heute auf den Autobahnen «in fließendem Tempo» Dörfer und Städte, denkt aber kaum an die Belästigungen, die man eben in der Masse an Lärm, Unruhe, Luftverschmutzung andern verursacht. Schaut man von oben auf die Linthebene, so erscheint es, als hätte man den gewonnenen Wiesenteppich mit Eisenbahnlinien und breiten Straßenbahnen geradezu wieder durchstrichen. Wo sind hier die Ritter der Straße, die auf eine Nachtfahrt oder eine Bettagsfahrt zur Erholung ihrer Mitmenschen verzichten würden? Wo sind sie? Und sie müßten eben in großer Masse da sein, damit der Erfolg spürbar würde. Wo einst Lebensraum für bedrängte Menschen gewonnen wurde, ist heute ebensolcher Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen in schrecklichem Ausmass zerstört. Ohne daß wir es wahrnehmen können, tragen uns heute hochgespannte und auch hochelegante Brücken über schwindelnde Abgründe hinweg. Wir können sie kaum mehr aus der Ferne erblicken und überhaupt nicht mehr erleben, und der Ritter der Straße ist eine seltene, einsame Statue geworden. Ein Funke heiligen Geistes wäre uns nötig.