



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: Auf rätischen Alpenstraßen : (Schluß)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Auf rätischen Alpenstraßen

Von Otto Kaemmel

(Schluß)



Is am nächsten Morgen um sieben Uhr die Post nach Chiavenna abfuhr, genügten für die fünf Reisenden ein Zweispänner und ein Einspänner. Am Nachmittag und Abend vorher hatten sich Gewitterwolken, die finster über dem Rheintale standen, in starkem Regen entladen; jetzt leuchtete wieder ein dunkelblauer Himmel, von dem sich die Umrisse der Berge scharf abhoben, und dichter, silbergrauer Tau bedeckte die Wiesen. Die Splügenstraße überschreitet den Rhein und steigt durch schönen Nadelwald in Windungen aufwärts; den Hintergrund schließt über dem Dorfe der graue zerrissene Kalkberg, im Westen heben sich immer höher die blaudunkeln Massen und die weißen Gletscher des Rheinwaldhorns heraus, von denen der Hinterrhein herabkommt. Sobald die Straße durch eine kurze Galerie in das Heusnerbachtal eintritt, ändert sich die Szenerie. In tiefer Schlucht braust unten der Bach, an den steilen Höhen rechts und links hört allmählich der Wald auf, nur zerzauste Baumgruppen oder einzelne Fichten haften an den Felshängen. Zwischen dem schwarzgrauen Geröll, das sie bedeckt, sickern regellos in schmalen Rinne die Wildbäche hernieder, und Schneeflecke zeigen sich bis dicht an die Straße. Die Luft wird frischer und schärfer. Hier und da ist auch der alte schmale Saumpfad auf längere Strecken sichtbar. Wo sich das Tal zwischen kahlen Bergen schließt, klimmt die Poststraße wieder in zahllosen kurzen, hochaufgemauerten Serpentinien nach dem letzten einsamen Berghaus (2035 Meter) hinauf, zwischen wüstem Geröll; aber auch in dieser Höhe gedeiht unter den heißen Strahlen der südlichen Sonne eine reiche Vegetation, große Disteln, Eisenhut, Glockenblumen in tiefen satten Farben. In 2117 Meter Höhe ist das Joch des Passes, il giogo dello Spluga, erreicht, eine schmale Hochfläche; ein Häuschen, das aus dem Gestein seiner Umgebung aufgeführt und von ihr kaum zu unterscheiden ist, bezeichnet mit seinem Wappenschild die Grenze Italiens, die hier mit der Sprachgrenze zusammenfällt. Kaum hundert Meter tiefer, in der Entfernung von einer halben Stunde, zeigt sich in einem öden Hochtale, das mit Geröll oder sumpfigen Wiesen bedeckt ist, inmitten eines Ringes zackiger, kahler, geröllbedeckter, mit Schneeflecken übersäter Berghäupter die italienische Dogana, eine ansehnliche Häusergruppe, die auch einen ehemals weit größern Verkehr verrät, links eine Reihe von Gasthäusern mit der Casa di ricovero (Zufluchtshaus), der Zollstation und der Post, gegenüber ein großes Steinhaus mit der Wohnung des Kaplans und weiterhin eine Anzahl Wohnhäuser. Auf dem Platze dazwischen trieb schon das ganze Italien sein Wesen; einige fahrende Händler hatten ihren

Grenzboten IV 1904

bunten Kram an allerhand Stoffen unter freiem Himmel ausgebreitet, Zollbeamte und andre Leute standen schwagend und lachend im Kreise umher, im Gastzimmer gab es die landesüblichen Strohstühle, das hartrindige Weißbrot, den Café nero und den Vino rosso gerade so gut wie hundert Meilen weiter südlich; da ist zwischen diesem öden Alpenhochtal und dem orangenumkränzten Palermo am blauen Tyrrhenischen Meere kein Unterschied. Auf den Wiesen weideten mit anderm Vieh zwischen den Heuern sogar dieselben hochbeinigen, mageren schwarzen Schweine wie im Sabinergebirge. Aber die zahlreichen großen Zufluchtshäuser an der Straße und die Steinhütten der voghieri, wie die Staliener die „Weger,“ die Straßenarbeiter nennen, verraten zur Genüge, daß hier die heitre Sommerzeit mit dem azurblauen Himmel eine Ausnahme ist, und daß hoher Schnee und wütende Stürme hier oben den Reisenden noch ebenso Gefahren bringen wie in den Jahrhunderten des Saumverkehrs. Der alte Saumweg geht hier rechts ab nach der tiefen Cardinellofchlucht, die neue Straße klettert in zahllosen kunstvollen Windungen auf hohen Steindämmen die Felswand hinunter; tief unten liegt im Wiesentale Isolato (1277 Meter), das seinen Namen wahrhaftig verdient; dort sieht man auch den alten lawinengefährlichen Saumweg ziehen, der im Dezember 1800 den Franzosen schwere Verluste kostete und 1834 durch Hochwasser zerstört wurde. Auf einem Vorsprunge der senkrechten Felswand schwebt das Dörfchen Pianazzo (1400 Meter); hier stürzt der Madesimo in einem prachtvollen rauschenden, donnernden Falle zu weißem Schaum aufgelöst zweihundert Meter senkrecht hinunter. Hier beginnt auch die lange Reihe von (zehn) Galerien, deren längste fünfhundert Meter mißt, denn hier fahren auf dieser ganzen Strecke im Winter und bei der Schneeschmelze die Lawinen zu Tale. Nun geht es rasch hinunter ins Tal des Viro, die Abhänge bedecken sich wieder mit Baumwuchs, und der Badeort Campo Dolcino, wo die Pferde gewechselt werden, liegt auf einer Seehöhe von 1104 Metern doch schon inmitten einer reichen Vegetation. Immer heißer brennt die südliche Sonne, und hinter Virano beginnen geradezu Wälder von prachtvollen Edelkastanien, deren schöne eichenartige Stämme und dunkelgrüne Kronen dichte Büschel der stachelichten Früchte an allen Ästen tragen. In langen Kehren, in scharfem Trabe geht es ununterbrochen bergab, oft über breite, fast wasserleere Geröllbecken von Torrenten, durch zahllose weißrötliche Gneisstrümmen, durch weiße Ortschaften wie Galivaggio und San Giacomo (den Hauptort des ganzen Tales), deren schlanke Kirchtürme weithin die Gegend beherrschen. Endlich wird in grünem, fruchtbarem Talkessel zwischen mächtigen Berghauptern Chiavenna sichtbar; an Weinbergen und Kastanienhainen vorbei rollt der Wagen bergab und fährt dann langsam durch die engen, holprig gepflasterten Gassen einer ganz und gar italienischen Kleinstadt. Binnen $3\frac{1}{4}$ Stunden, den Aufstieg eingeschlossen, sind wir von der Paßhöhe bis nach Chiavenna 1800 Meter hinuntergestiegen, und in brennender, blendender Mittagssonne liegen Stadt und Tal.

Das ist also die „Schlüsselburg,“ das Clavenna der Römer, das Cläven der mittelalterlichen Deutschen, in der Tat der Schlüssel zu zwei der wichtigsten Alpenstraßen, zum Splügen und zum Septimer-Julier, die ostwärts im Tale

der Maira (Mera) hinaufführt. Deshalb gab schon Otto der Zweite dem Bistum Chur den Zoll in Chiavenna an der Mairabrücke (980), und die Hohenstaufen behandelten die Stadt mit ihrer Umgebung als eine Grafschaft des Herzogtums Schwaben, die unter mannigfacher Streit die allezeit kaisertreue Stadt Como als Lehen des Reichs behauptete. Nach dem Zusammenbruch des Kaisertums schob Mailand seine Herrschaft bis nach Chiavenna und ins Veltlin vor, bis dann die Bündner 1512 beide Landschaften und damit den Ausgang der Paßstraßen in ihren Besitz brachten. Dem Verkehr kam das zugute. Zuweilen reichten in Chiavenna die Niederlagen für die Waren nicht zu, sodaß zum Beispiel 1588 viele auf offener Straße liegen bleiben mußten, und die Bündner die Zollpächter zur Erbauung von Warenhäusern nötigten; 1591 gingen allein an deutschem Getreide gegen dreißigtausend Doppelzentner über Chiavenna nach Stalien. Aus dieser Zeit des regen Verkehrs und des Reichthums stammen die wichtigsten Baudenkmäler der Stadt, die Hauptkirche San Lorenzo außerhalb der Stadt, ein Bau der Frührenaissance auf älterer Grundlage mit lustigen Arkaden auf schlanken Säulen um den Kirchhof, in dessen Mitte sich der Glockenturm erhebt, und in der Stadt das stolze Schloß der bündischen Vögte aus dem achtzehnten Jahrhundert, das aber jetzt Ruine ist.

3

Die Alpenstraßen, die bei Chiavenna einmünden, setzen sich im Comersee fort. Das Piano di Chiavenna, die Alluvialebene der Mera, ist erst im Mittelalter von dieser angeschwemmt worden und jetzt ein fruchtbares grünes Marschland, bedeckt mit Maisfeldern, Maulbeerpflanzungen und Weingärten zwischen zerstreuten Gehöften. Noch in der römischen Kaiserzeit reichte der See, der Lacus Larius, bis auf etwa sieben Kilometer an Chiavenna heran, und an dieser Stelle verrät noch heute der Name des Ortes Samolago auf dem rechten Ufer der Mera die Existenz der römischen Station Summolacu „Seeshaupt“ (in den Itinerarien auch ad lacum, ad lacum Comacenum, 60 Milien, d. i. 90 Kilometer von Como), wo damals also der See endete. Heute fällt das Nordende des Comersees beinahe mit der Einmündung der Adda, seines Hauptzuflusses, zusammen, und der Einschiffungsort ist Colico, kaum zwei Kilometer südlich von der Adda; aber der Lago di Mezzola nordwärts davon, der mit dem Comersee durch einen heute wieder schiffbaren Kanal zusammenhängt, ist noch ein Rest jener alten nördlichen Fortsetzung, und sein hellgrünes, flaches Gewässer erstreckt sich bis auf sechs Kilometer an Samolago heran. Heute führt die Eisenbahn, eine elektrische Vollbahn, die bis Mailand reicht, am östlichen Gebirgsrande der Alluvialebene und am Lago di Mezzola hin und überschreitet kurz vor Colico die Adda, die weißlichgrün in breiter, mächtiger, rascher Strömung aus dem Veltlin heraustritt; dorthin, in die blauen Gebirgsfernen hinein, führen die Straße und die Eisenbahn (bis Tirano) nach einem dritten graubündischen Alpenpaß, der Bernina und nach dem Stillfer Joch. Aus den Sümpfen der Addamündung unmittelbar am See emporsteigend trägt ein langer, schmaler, grünbewachsener Hügelrücken verfallene, bemooste Mauern und Türme, die Reste der spanischen Festung Fuentes, die 1603 zur Beherrschung der

Alpenpässe erbaut wurde, besonders im Dreißigjährigen Krieg eine große Rolle spielte und erst 1796 von den Franzosen zerstört worden ist.

Hier bei Colico öffnet sich zuerst der Blick auf die blauen Fluten des Sees. Wie alle oberitalienischen Seen verbindet auch der Comersee, und zwar in besonderm Maße, Großartigkeit und Lieblichkeit. Steil und schroff, fast ohne Vorland hoch aufsteigende Berge schließen ihn auf allen Seiten in fein geschwungenen oder zackigen Umrissen ein, aber sie sind meist bis hoch hinauf in hellgrünen Maulbeerbäumen, knorrigen, silbergrauen Oliven oder Weingärten bedeckt; zahllose helle Ortschaften schimmern von der Höhe und umschlingen in kaum unterbrochnem Kranze den See mit schlanken Kirchtürmen, mit anmutigen Villen, von denen sich da und dort ein stolzer Renaissancepalast abhebt, mit einladenden Gasthäusern von der bescheidenen weinlaubumkränzten Osteria bis zum anspruchsvollen, palastähnlichen großstädtischen Hotel. Eine Vegetation von fast tropischer Üppigkeit hüllt alles ein; baumartige Oleandersträucher, mit roten oder weißen Blütenbüscheln überschüttet, hellrote Granatbäume, traubenschwere Weinlauben begleiten die Steingeländer der Gärten am See hin, hohe dunkelgrün glänzende Myrten- und Lorbeerhecken rahmen die Gänge ein, schwarzgrüne Zypressen und breitwipflige Platanen ragen darüber empor, und traumhaft schöne Gärten, wie die Villa Carlotta, das beneidenswerte, von Thorwaldsens und Canovas Kunst geschmückte Eigentum des Herzogs von Sachsen-Meiningen, und die Villa Serbelloni über Bellagio, der lieblichsten Stätte des Comersees auf der Landspitze zwischen seinen beiden Armen, vereinigen damit allen Reichtum der tropischen Pflanzenwelt: schlanke Palmen, Magnolien, Bananen, Zedern, Bambus- und Papyruschilf. Dazwischen breitet sich der See in allen Schattierungen von blau und grün unter einer beständig wechselnden Beleuchtung vom einförmigen Dunkelblau des Gewitterhimmels bis zum goldnen Sonnenlicht eines wolkenlosen Morgens. Wahrlich, der Sommer ist doch auch für Italien die schönste Jahreszeit!

Diese Schönheit haben schon die Alten lebendig empfunden. Denn sie verstanden zwar die Majestät der Alpen noch nicht, schon weil sie von deren Schrecknissen viel mehr berührt wurden als wir, wohl aber den Zauber ihres südlichen Vorlandes und den Reiz des Ausblicks auf das Hochgebirge. So waren auch in der römischen Kaiserzeit die Ufer des Sees mit Villen bedeckt. Der jüngere Plinius, der Freund des Kaisers Trajan, besaß ihrer zwei, von denen sich die eine nicht weit von seiner Vaterstadt Como am östlichen Ufer des Sees in der Bucht von Molina nach seinen Angaben noch bestimmen läßt; die hier 1570 vom Grafen Anguissola erbaute stattliche Renaissancevilla trägt deshalb noch den Namen des Plinius. Noch der Minister des Ostgotenkönigs Theodorich, der Senator Cassiodorus, preist in einem amtlichen Schreiben (Var. XI, 14, vgl. Friedländer, Sittengeschichte Roms I⁷, 426) begeistert die Reize des Comersees: den Kranz seiner Berge, das Grün seiner Ölbaumhaine, Kastanienwälder und Weingärten, die schneeweißen Wasserfälle, die glänzenden Paläste, den schimmernden Schaumgürtel seiner Ufer. Und sollte auf die deutsche Ritterschaft des Mittelalters, wenn sie, aus den rauhen und gefährvollen Pässen heraustretend, in wenig Stunden den blauen Wasserspiegel aufleuchten sah,

dieser Zauber des Südens nicht ebenso viele Anziehungskraft ausgeübt haben wie Vasallenpflicht und kriegerischer Ehrgeiz?

Heute durchfurchen neben schlanken weißen Dampfern, die alle Orte ringsum miteinander in regelmäßige Verbindung setzen, auch zahlreiche bedeckte Segel- fahrzeuge, von einem einzigen großen Raafegel getrieben, den blauen See, aber der große Verkehr zieht an seiner Ostseite mit der Eisenbahn von Lecco aus vorüber. Eine Straße am See hin hat aber weder das Altertum noch das Mittelalter gekannt, vielmehr bewegte sich damals der ganze Waren- und Menschenverkehr über den See, und sein Ausgangs- oder Endpunkt war nicht Lecco, sondern Como, das antike Comum, eine keltische Gründung, die zuerst 89, zum zweitenmal 59 v. Chr. eine römische Kolonie mit einem starken Zu- satze griechischer Bestandteile erhielt, zunächst als Grenzwehr gegen die benach- barten wilden Räter, bald aber ein lebhaftes Gewerbe entwickelte (s. Chr. Hülsen in Pauly-Wissowa's Realencyklopädie V², 326 ff., Corp. inser. lat. V², 565 ff.). Comos größte Wichtigkeit aber lag nach der Unterwerfung der Räter im Jahre 15 v. Chr. in seiner Stellung als Schlüssel zur lombardischen Ebene und zum See auf dem kürzesten Wege nach Mailand. Weit ausgebreitet liegt die regelmäßig gebaute gewerbfleißige Stadt mit ihrem schönen, in einem Ge- misch von Gotik und Renaissance aufgeführten Marmordom am flachen südlichen Ende des westlichen Seearmes, im Rücken von kahlen Höhen überragt; hier geht jetzt die Gotthardbahn nach Mailand vorüber, die kurz vorher bei Chiasso die italienische Grenze überschreitet. Von hier vermittelte im Altertum eine Schifferzunft (*collegium nautarum*) den Verkehr über den See, und staat- lichen Zwecken diente eine Flottille, die sicher besonders die Truppentrans- porte und die Reisen der Beamten vermittelte, wie denn hier auch Neptun mit andern „Wassergottheiten“ (*dii aquatiles*) verehrt wurde und sein Jahres- fest hatte. Andererseits war hier eine wichtige Station der kaiserlichen Post (*cursus publicus*) zu denselben Zwecken, eine Einrichtung, die noch unter Theodorich dem Großen (492 bis 525) unterhalten wurde und den Grund- besitzern schwere Lasten durch die Verpflichtung, Vorspannpferde (*paraveredi*) zu stellen, auferlegte. Als der Vandale Stiliko, der letzte große Feldherr und Staatsmann Westroms, im Herbst oder Winter 401 (jedenfalls *brumali sidere*, in winterlicher Jahreszeit) nach Gallien eilte, um die dort stehenden Truppen zum Schutze Italiens herbeizuholen, schlug er den Weg über Como ein und fuhr in „einem kleinen Fahrzeug“ (*parva puppe*) über den See nord- wärts nach Chiavenna (*Claudian. de bello get.* 319 ff.). Noch unter den Lango- barden behauptete Como seine Wichtigkeit als „Schlüsselburg“ (*munimen claustrale, murus planae Liguria*) der lombardischen Ebene; hierher flüchtete König Amintpert im Jahre 688 auf eine Insel des Sees (*Paul. Diacon. V*, 38 f.). Diese Bedeutung nahm noch zu, als die rätischen Pässe bevorzugte Heerstraßen der deutschen Kaiser wurden, vor allem unter den Hohenstaufen. Von hier aus wird es erst recht klar, warum sich Mailand die Stadt unterwarf, und Friedrich Barbarossa so großen Wert auf ihren Besitz legte; er sicherte sie sich noch besonders durch eine Burg auf dem spitzen Berge hinter der Stadt (*Castello Baradello*), von dem noch jetzt ihr Bergfried auf sie herniedersehaut.

Von Como eilte Kaiser Friedrich zu Anfang des Jahres 1176 nach Chiavenna zu der verhängnisvollen Zusammenkunft mit Heinrich dem Löwen, die den Bruch zwischen beiden entschied; in Como vereinigte er im Mai desselben Jahres die deutschen Zuzüge, die über den Bernhardinpaß oder über den Lukmanier nach Bellinzona herabgestiegen waren, mit dem Aufgebot der Bürgerschaft, um dann südwärts an Mailand vorüber den Pavesen entgegenzugehen, ein Marsch, der am 29. Mai zur Entscheidungsschlacht bei Legnano führte. Auch Heinrich der Sechste kam zweimal, im Dezember 1191 und im Mai 1194, von Chiavenna über den Comersee; er war am 22. Mai in Chur, am 26. in Chiavenna, am 29. in Mailand, hat also bis Chiavenna vier Tage, zu der ganzen Reise etwa eine Woche gebraucht (Töche, Kaiser Heinrich der Sechste, 653, 668). Auch der spätere Verkehr hat diesen Weg immer eingeschlagen. Deshalb errichteten die deutschen Kaufleute 1502 am Comersee eine *Susta* (ital. *sosta*, Raststelle), die 1577 neu gebaut wurde, und aus derselben Zeit ist uns der Reisebericht eines jungen deutschen Juristen, Philipp Camerarius, eines Sohnes des bekannten Humanisten Joachim Camerarius in Nürnberg, erhalten, der im Oktober 1563 den Septimer überschritt. Er erreichte am 9. Oktober Chiavenna und ritt dann ohne Aufenthalt nach dem Comersee, um sich dort mit Pferden und Gepäck nach Como einzuschiffen. Aber in dem seichten Gewässer (offenbar des Lago di Mezzola) blieben die kleinen Fahrzeuge sitzen, und die Reisenden mußten bei finsterner Nacht auf einem gefährlichen Bergpfade wahrscheinlich am Westufer weiterreiten, bis sie ein Städtchen am See erreichten. Von dort segelten sie am Mittag des 10. Oktober in einem größern Schiff ab und genossen während der langen Fahrt die herrliche Szenerie in der schönsten Beleuchtung. Buchten und Taleinschnitte, Städte und Dörfer, Klöster und Kirchen, Paläste und Landhäuser zogen in wechselnden Bildern an ihnen vorüber bis zum sinkenden Abend; erst mit dem Tagesanbruch des 11. Oktober, also nach etwa achtzehnstündiger Fahrt (der Dampfer von Colico bis Como braucht sechs Stunden) landeten sie im Hafen von Como (vgl. Heinrich Raemmel, Eine Studienreise nach Italien, im 45. Bande [1868] des Neuen Lausitzischen Magazins).

Die meisten Reisenden und Heereszüge des Altertums und des Mittelalters, die über den Comersee fuhren, gingen nicht über den Splügen, sondern durch das Bergell, die Val Bregaglia, das Tal der Mera, das von Osten her bei Chiavenna mündet. Es bietet einen viel bequemern Anstieg als die Splügenstraße, denn es zerfällt in drei Talstufen, die sich zwischen Chiavenna und dem Fuße des Septimer bei Casaccia auf eine Strecke von 26 Kilometer und auf einen Höhenunterschied von nur 1143 Meter verteilen. Diese große westöstliche Längsverbinding, die bei Chiavenna beginnt und bei Landeck in Tirol mit der Arlberglinie vom Bodensee her zusammentrifft, weist, da hier noch keine Eisenbahn besteht, noch einen großartigen Postverkehr auf. Die „Engadinpost,“ die am heißen Mittag von Chiavenna aufbrach, bestand aus einem Fünfspänner, der Hauptpost, einem Vierspänner, zwei Zweispännern, einem Einspänner und zwei zweispännigen Gepäckwagen, also im ganzen aus sechs Wagen und sechzehn Pferden, einer ganzen Kolonne, die in raschem Trabe, von weißen Staubwolken

umwirbelt, unter Peitschenknall an San Lorenzo vorüber die rasch ansteigende Straße ins Bergell hineinrasselte, zur Rechten unten immer die schäumende, weißgraue Mera in breitem Riesbett, zwischen Weingärten und Wäldern prachtvoller Edelkastanien, die die Abhänge bis hoch hinauf bedecken. Unter einem Kastanienhain ist auch der ehemals reiche Flecken Plurs (Piuro) begraben, der am 4. September 1618 mit mehr als zweitausend Menschen durch einen furchtbaren Bergsturz von einer Erd- und Steinmasse bis zu zwanzig Meter Höhe verschüttet wurde; gegenüber bei Sant' Abbondio rauscht ein schneeweißer Wasserfall von der Felswand um nördlichen Ufer herab. Nach anderthalbstündiger Fahrt ist das freundliche Castasegna, die schweizerische Grenzstation jenseits des rauschenden Grenzbachs, in einem dichten Kastanienwalde, nach dem es heißt, erreicht. Hier wird kurze Rast gemacht, um die Pferde ausruhn zu lassen und zu tränken. Auch die Reisenden benutzen gern die Gelegenheit, sich an dem prachtvollen Gebirgswasser oder an einem andern kühlen Trunk in einem schattigen Gastzimmer der saubern Wirtschaften zu erquicken. Dann geht es weiter. Die Talwände werden höher und zeigen Schneefelder; am Fuße eines mächtigen dichtbewaldeten Berges zeigt sich Bardo mit dem Schlosse der Salis, dahinter in einer Lücke die zackige Bondascafette mit ihrem Gletscher, der eine schwierige Verbindung mit dem Weltlin vermittelt. Bei Promontogno setzt die Straße auf das linke Meraufer über, auf dem sie nun bis Vicosoprano bleibt; bei Promontogno endet auch die erste Talstufe. Ein landschaftlich ebenso prachtvoller wie geographisch interessanter Punkt! Am Abhange ist der Ort in hohen Steinhäusern an engen Gassen emporgebaut; am Eingange steht ein palastähnliches Pensionshotel über der rauschenden Mera, dahinter erhebt sich in der Tallücke auf einem beherrschenden Felsen die Burg Castelmur, deren Bergfried noch wohl erhalten ist; dann führt die Straße durch einen Felseneinschnitt und ein Felsentor (la Porta), ein leicht zu sperrender Abschnitt. Dahinter ändert sich mit einem Schlage das Aussehen der Landschaft. Das Tal erweitert sich, die rechte (nördliche) Seite steigt in Terrassen mit grünen Matten und kleinen Dörfern empor, der Steinhau bleibt, aber schon treten die breiten flachen Holzdächer und hölzernen Heustadeln auf, die südliche Vegetation verschwindet bis auf die Nußbäume, die sich bis Vicosoprano finden, an die Stelle der Kastanienhaine treten Wälder von Lärchen und Fichten. Vor Stampa links von der Straße sind etwas tiefer im Felsen die Reste des alten Saumweges und einer Steinbrücke über die Mera sichtbar, denn dieser führte am andern Ufer unterhalb des Hügels hin, der die alte Kirche San Pietro trägt, und dort sieht man noch Spuren der römischen Straße, dort haben sich auch die Grafen von Castelmur bei Coltura ein neues stattliches Schloß in gotischem Stil gebaut. Endlich nach etwa vierstündiger Fahrt zeigt sich in breiter Talsohle, von gewaltigen zackigen Felsmauern und Schneespitzen überragt, deren Abhänge über dem Tale mit dunkeln Lärchen- und Arvenwäldern bedeckt sind, Vicosoprano (rom. Vespran), der alte Hauptort des Bergells.

Rechts, unmittelbar am westlichen Eingange, hinter der Holzbrücke, die hier über die Mera führt, ragt der Turm eines schlichten Herrenschlosses empor, links über dem Dorfe die protestantische Kirche. Eine einzige enge Gasse, die

sich weiterhin zu einem kleinen Plage erweitert, bildet mit einigen Seitengäßchen den Ort. Aber hier steht noch das alte Stammhaus der Grafen von Castelmur, heute der Gasthof Corona e Posta, ein solides, mehrstöckiges Steinhaus aus dem sechzehnten Jahrhundert, mit starken Mauern und fast quadratischen kleinen Fenstern, die ehemals Buzenscheiben hatten, und mit dem in grünlichen Stein gehauenen Wappen der Castelmur an der Vorderseite: dem gezinnten Torturm auf dem Schilde, der in der Helmzier wiederkehrt, und dem Spruch: *Altissimus deus noster arx firma protegat nos et decoret corona Christi aeterna*. Im Innern führen Steintreppen empor, und Kreuzgewölbe überspannen die schmalen Gänge; die niedrigen Zimmer sind an Wand und Decke durchweg mit dunkelgebräuntem Ardenholz getäfelte und zeigen nach Humanistenweise hier und da einen lateinischen Spruch, so über der Tür des ehemaligen Schlafzimmers: *sit nox cum somno, sit sine lite dies*. Daneben steht das Rathaus, die *curia vallis Braegalliae*, wie die Inschrift über der Tür lautet, die auch das bündner Wappentier, den springenden gekrönten Steinbock, zeigt, wie der Aufsatz des alten Brunnens auf dem kleinen Plage davor. Das gewölbte Erdgeschloß wird jetzt von der Post als Wagenremise benutzt, aber ein anstoßender Turm enthält noch die Folterkammer, und neben dem Tor ist in der Ecke ein vorspringender, oben abgeplatteter Stein eingemauert, über dem eine kurze eiserne Kette mit Halsseisen eingelassen ist, der alte Pranger. Heute hat Vicosoprano seine frühere Bedeutung als Gerichts- und Regierungssitz ebenso eingebüßt wie die als Zollstätte; aber es ist eine wichtige Poststation, wo die Pferde gewechselt werden, auch die Abendposten von beiden Seiten her übernachten, deshalb erfüllt von Hufschlag und Wagengerassel bis in die Nacht hinein. Auch fängt es bei seiner hohen Lage (1071 Meter) an Sommerfrische zu werden, und erst in diesem Jahre ist das große Pensionshotel Elvezia neben der Merabrücke im Schatten eines prachtvollen hochstämmigen Lärchenwaldes eröffnet worden.

Hinter Vicosoprano führt die Poststraße zunächst in sanfter Steigung und teilweise durch Wald weiter; dann beginnt der Anstieg zur dritten Talstufe auf vielgewundner Straße. Der alte Weg war steiler und kürzer, er ist noch heute auf längere Strecken erhalten als ein schmaler, mit kleinen Steinen gepflasterter Pfad, der nur für Sauntiere brauchbar war. Erst wenn man diese schmalen, steinigen, steilen Pfade sieht, begreift man ganz die ungeheuern Schwierigkeiten der Alpenmärsche mittelalterlicher Ritterheere; sie konnten sich hier nur Mann hinter Mann, Pferd hinter Pferd bewegen und können, schon aus Rücksicht auf die Verpflegung in diesen dünnbesiedelten Tälern, niemals stärker als einige tausend schwerer Reiter gewesen sein, Knappen und Knechte nicht gerechnet. Schöner Wald bedeckt den Abhang, hier und da durch „Maiensäffe,“ Frühjahrsweiden mit Gruppen von Hütten unterbrochen; mächtig steigen rechts und links die schneegekrönten Berge auf, hier und da stürzt ein Wasserfall herab, und prächtige Rückblicke öffnen sich ins blaue Bergell hinunter. Zuletzt führt die Straße in breiter Talebne schnurgerade nach Casaccia (1460 Meter). Über dem kleinen Orte starren die Wände des kahlen Bizzunghino empor. Hier zweigt sich zur Linken der alte Septimerweg ab; den

Bis an der Westseite umgehend, steigt er als steiniger Saumpfad zunächst durch Wiesen steil aufwärts, bewacht von einem alten Turm (Turratsch); die Poststraße zieht nach der Maloja weiter, dem Julier entgegen. Die Römer haben nur diese Linie ausgebaut, weil sie die geringere und langsamere Steigung bot; so stieg sie bis auf die Maloja (1811 Meter) nur um 350 Meter und überschritt den Julier in einer Höhe von 2287 Metern, eine Strecke, die man heute zu Fuß in etwa sechs bis sieben Stunden (bis Bivio in acht bis neun Stunden), davon zweieinhalb Stunden ohne Steigung zurücklegt.

Der Septimerweg aber erklimmt von Casaccia aus bis zur Paßhöhe (2322 Meter) in zwei Stunden 850 Meter und führt bis Bivio in vier Stunden. Trotzdem ist der Septimer der rätsiche Hauptpaß des ganzen Mittelalters gewesen, weil er die kürzeste Linie nach dem Bergell darbot. Hier entstand das erste Hospiz, das schon Bischof Wido von Chur (1095 bis 1122) erneuern mußte, und dessen Besitz Kaiser Friedrich der Zweite 1213 dem Bistum Chur bestätigte. Über den Septimer ist Heinrich der Löwe 1176 zur Zusammenkunft in Chiavenna geritten, Kaiser Heinrich der Sechste 1191 mitten im Winter zur Krönung nach Rom, 1194 im Mai zum Kriege gegen Sizilien, und fortwährend sind zahlreiche vornehme Reisende wie Pilger und Ritterhaufen hier herübergekommen. Der Paß war deshalb um diese Zeit so bekannt, daß Gottfried von Straßburg im Tristan den „Setmunt“ als den größten, ein Frankfurter Passionspiel den „Septimunt“ als den höchsten Berg bezeichnet, wie später der St. Gotthard als solcher galt; das Deutsche Heldenbuch verlegt sogar die Drachenkämpfe der Genossen Dietrichs von Bern an den „Septmer.“ Als sich im vierzehnten Jahrhundert die Konkurrenz des nahen Splügen bemerklich machte und der Krieg zwischen den Schweizern und den Habsburgern deren Untertanen und den Mailändern, ihren Verbündeten, die Gotthardstraße sperrete, schlossen der Bischof Johann von Chur, der Herr des Bergells, Graf Rudolf von Montfort und Jakob von Castelmur 1387 einen Vertrag, um den Weg von Tinzin bis Plurs für Ochsenwagen von 36 Rubb (italienisch rubbio, d. i. 16 $\frac{2}{3}$ Pfund, 8,33 Kilogramm — eine Saumlast betrug nur 21 Rubb, also 175 Kilogramm) fahrbar zu machen.

So entstand die erste Fahrstraße über einen Alpenpaß. Zugleich gründeten die Gemeinden an der Septimerstraße vier Porten und Susten, von denen die der Paßhöhe am nächsten im Norden Bivio (Stalla), im Süden Vicosoprano waren. Beide Porten trafen mit ihren Saumzügen um Mittag auf der Paßhöhe zusammen und tauschten die Lasten. Die Transporte gingen Tag und Nacht, außer wenn das Wetter sie unmöglich machte. Die ganze Reise von Chur bis Chiavenna dauerte für Saumzüge damals sechs Tage, während Kaiser Heinrich 1194 nur etwa vier Tage, Ph. Camerarius 1563 wohl nur drei Tage brauchte. Als sich 1450 der Gotteshausbund mit dem Bund der Zehn Gerichte verbündete, sicherte gleich der erste Satz des Vertrags die Straßen, also auch den Septimer. Noch 1498 gaben sich die Porten eine (deutsche) Ordnung, und 1499 verpflichteten sich die oberdeutschen Handelsgesellschaften, nur den Septimer zu benutzen, weil ihnen damals der Schweizerkrieg den

Zugang zum St. Gotthard verwehrt. So setzte sich der Verkehr bis ins sechzehnte Jahrhundert fort. Für das Hospiz, das damals auch einen Kaplan unterhielt, wurden noch 1513, da es baufällig geworden war, Gaben gesammelt. Auch Philipp Camerarius ritt im Oktober 1563 über den Septimer; auf schmalen Saumpfade an Felsen und Abgründen vorüber, bei Sturm und Schneegestöber erreichte er die Paßhöhe, wo er wohl im Hospiz Unterkunft fand. Beim Abstieg trat Tauwetter ein, und unter beständiger Lawinengefahr kam er ganz erschöpft in Casaccia, oder wie er es nennt, Casetsch an. Allmählich verödete der Paß, da er keine moderne Kunststraße erhielt, und 1840 wurde auch das Hospiz aufgegeben.

So ging schließlich aus dem langen Konkurrenzkampfe die alte römische Linie über die Maloja und den Julier als Siegerin hervor, denn sie ist auch von 1820 bis 1840 in ihrer ganzen Ausdehnung von Chur bis zur italienischen Grenze mit einer Steigung von höchstens 8 Prozent als Kunststraße ausgebaut worden. Sie verläßt bald bei Casaccia das Tal der Mera und steigt an der Ordelegna hinauf. Dort liegt links etwas über der Straße die Ruine einer ansehnlichen gotischen Kirche. Sie war dem heiligen Gaudentius, dem Apostel und Schutzpatron des Bergells, geweiht und gehörte dem Kloster Pfäfers, wurde aber in der Reformationszeit zerstört. Dahinter öffnet sich das Tal zu einem weiten Kessel, der von der Ordelegna und ihrem breiten Riesbett beinahe ausgefüllt wird; an der Ostseite steigt eine steile Gebirgswand 300 Meter hoch auf, und von ihr herab sieht der gezinnte Turm einer Burg, der aber kein echter Rest des Mittelalters, sondern eine moderne Nachahmung des belgischen Grafen Renesse ist. Diese Wand erklimmt die Straße durch Nadelwald in zwölf Windungen; die mittelalterliche brauchte nur neun, die römische Straße sogar nur drei Kurven. Oben angelangt, steht man auf einem Felsplateau, das sich nach Westen im Ober-Engadin in fast gleichem Niveau fortsetzt, sicherlich eine der merkwürdigsten Stellen der Alpen! Das ist die Wasserscheide zwischen dem Mittelländischen und dem Schwarzen Meere, die Sprachgrenze zwischen dem Romanischen (Ladinischen) des Engadins, das dort auch die Amtssprache der Gemeindeverwaltungen ist (Chesa comunela = Casa comunale, Gemeindehaus in Silvaplana) und dem Italienischen, das im ganzen Bergell herrscht. Und welche Aussicht! Tief unten im Westen liegt das Bergell, im Norden erheben sich der Piz Lunghino, auf dessen Abhängen der Inn entspringt, und der Piz Lagrev mit seinem großen Gletscher, im Süden das gewaltige Schneehaupt des Piz della Margna, der das Tal weithin beherrscht; weiter im Osten schauen die Gletscher des Piz Corvatsch herein, und im breiten Hochtal schimmern zwischen Wiesenflächen die blaugrünen Seen des Inns, die an beiden Seiten nur einen schmalen Rand freilassen. Gewiß ein Bild von erhabner Größe, das auch der Anmut nicht entbehrt, so sehr moderne anspruchsvolle Bauten wie der „Kurssaal Maloja“ geeignet sind, den Eindruck dieser großartigen Natur zu trüben; aber wer aus Italien heraufkommt, wo er unter Kastanienwäldern, Weingärten, Feigen- und Ölbäumen gewandelt ist und die Blütenfülle des Südens geschaut hat, dem kommt diese Natur karg und rauh vor, denn das Engadin ist in der Tat „im Schneegebirg ein grüner Strich“ in einer durch-

schnittlichen Meereshöhe von 1800 Metern, der nichts hervorbringt als Gras und Lärchen, und der seine Bewohner niemals hat ernähren können. Im Altertum wie im Mittelalter war dieses weidereich Hochtal besonders wichtig als Raststelle der Saum- und Heerzüge wie das Urserental an der Gott- hardstraße, jetzt ist es eine bevorzugte internationale Sommerfrische.

Die Julierstraße begann und beginnt bei Silvaplana, das auf einer Hal- insel zwischen den Seen von Silvaplana und Campfer liegt. Sie ist stellen- weise als ein 2 $\frac{1}{2}$ bis 3 Meter breiter Fahrweg zwischen großen Randsteinen, der nirgends mehr als 15 Prozent Steigung hat, erhalten. Aber auf ihr im Winter zu reisen erschien doch immer als ein großes Wagnis, dessen Schrecken Claudian seinen Helden Stiliko, der doch wohl diese Straße geritten ist, erleben läßt, wie gleitende Schneemassen Tiere und Menschen in den „schimmernden Ab- grund“ ziehn, wie der Feldherr auf ermüdetem Pferde und durchnäßt am Abend kaum in der dürftigen Hütte eines Hirten ein Unterkommen findet oder gar die Nacht im Freien zubringen muß (de bello get. 351 ff.). Wie die Münz- funde auf der Paßhöhe, die von Augustus bis Constantius (gest. 351 n. Chr.) reichen, beweisen, ist der Julier während der ganzen römischen Kaiserzeit be- nutzt worden; auch die beiden abgebrochnen Säulen aus Glimmerschiefer, die jetzt dort an der Straße stehn, sind wohl römische Meilensteine, obwohl sie keine Aufschrift tragen wie sonst. Im Mittelalter bezeugt die Benutzung des Juliers neben dem Septimer vor allem die Stiftung des Hospizes Silvaplana 1233, an das sich dann die Ortschaft angeschlossen hat. Die heutige 1827 voll- endete Poststraße ersteigt die Paßhöhe in zahlreichen Windungen mit prächtigen Rückblicken nach der erhabnen schneeweißen Bernina unterhalb des spitzen Biz Julier, der zur Rechten bleibt, und geht dann über die grasbewachsne, geröllbesäte Hochfläche an einem kleinen See vorüber nach dem modernen Hospiz. In aber- maligen Kehren erreicht sie die öde kahle Talmulde von Bivio (1800 Meter), wo der Septimerweg von links durch die Wiesen herabkommt und sich mit der Julierstraße vereinigt. Durch das enge, teilweise waldbedeckte Felsental der Julia, über dem die Trümmer der Burgen Marmorea (Marmels) und Splü- datich hängen, gelangt sie nach Molins (Mühlen, 1471 Meter), das rings von hohen Wänden umschlossen ist, und zieht darauf durch eine tannendunkle Schlucht nach dem Kessel von Tinzen (romanisch Tinizung), wo in einer Höhe von 1240 Metern der Ackerbau beginnt. Das ist die Station Tinnetio der römischen Itinerarien, in deren Nähe noch Spuren der römischen Straße er- halten sind, und es war im vierzehnten Jahrhundert eine der vier Porten und Stufen der Julier-Septimerstraße. Auch die vorausgehende grundherrschaftliche Verkehrsorganisation des Bistums Chur im dreizehnten Jahrhundert betraf diese Straße; die bischöflichen Höfe Savognino (Schweinichen), der nächste Ort nach Tinzen, und Praden bei Alvaschein im Tale der Albula unterhalb von Tiefenkastel hatten dem Bischof acht Tage nach der Ansage der erste fünf, der zweite vier Saumrosse nach Praden zu stellen; Bivio lieferte neun Tiere. Hinter der breiteren Talebne von Savognino verengert sich das Tal der Julia zur Klamm, die Straße zieht deshalb hoch darüber hin an einer schroffen Kalkfelswand, dem „Stein“ vorbei, nach der das ganze Tal Oberhalb-Stein

(roman. Surseis, d. i. supra saxum) heißt, und senkt sich dann rasch in das Tal der Albula, der „weißschäumenden,“ hinab. Hier erhebt sich auf einem schroffen vorspringenden Felsen hoch über dem Flusse in einem fruchtbaren, von bewaldeten Höhen eingerahmten Tale Tiefenkastel (rom. Chasta) mit einer weithin alles beherrschenden Kirche (889 Meter), die an der Stelle eines römischen Kastells steht. Die Albulabahn und die Straße führen von hier in der engen Schynschlucht weiter; die Poststraße nach Chur ersteigt nordwärts die Lenzer Heide in einer Höhe von 1551 Metern und senkt sich dann über Churwalden (1230 Meter) in der Richtung der Römerstraße, die hier im Jochwalde noch erhalten ist, durch das Tal der Rabiosa nach Chur hinab.

Auch hier zeigt es sich: erst dem, der den Boden kennt, auf dem sich historische Ereignisse und Entwicklungen vollzogen haben, werden sie ganz lebendig und verständlich. Denn wie Moltke in seinem „Wanderbuche“ einmal sagt (S. 20): „Die Örtlichkeit ist das von einer längst vergangenen Begebenheit übrig gebliebne Stück Wirklichkeit.“

Vgl. A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. 2 Bände. Leipzig, 1900. — Über Graubünden i. a. siehe u. a. P. E. Planta, Geschichte von Graubünden. Bern, 1892. Bündner Geschichte. Vorträge, gehalten im Winter und Frühjahr 1901/02 im Rätischen Volkshause in Chur. Chur, 1902. (Die einzelnen Vorträge sind von verschiedenen Verfassern und von sehr verschiedenem Werte.) E. Lechner, Graubünden. Illustrierter Reisebegleiter durch alle Talschaften. Chur, 1903. Über die Entwicklung des Straßenwesens siehe die Festschrift zur 40. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins. Chur, 1903.



Kunsthliteratur

3



Der Spemannsche Verlag hat mit Benutzung zweier längst vergriffener Werke von Bruno Bucher und Hermann Alexander Müller ein neues Handbuch aufgebaut, das wir auf das wärmste empfehlen: „Kunstlexikon, ein Handbuch für Künstler und Kunstfreunde, von Wilhelm Spemann.“ (Berlin und Stuttgart, W. Spemann.) In der Reichhaltigkeit seines Inhalts, der überlegten und bequemen Anordnung, der knappen Fassung und dem billigen Preise von 12,50 Mark für den in englischem Leder gebundenen Band von 1054 Seiten hat das Buch nicht seinesgleichen. Es enthält unter Stichworten außer den Künstlern auch die einzelnen Gebiete der Kunst und des Kunstgewerbes, die Städte, Sammlungen, Schriftsteller und die technischen Ausdrücke, deren Erklärung durch die in den Text gedruckten Zeichnungen unterstützt wird. Außerdem geht durch das ganze Werk ein besonders paginierter Bilderatlas von 116 Seiten mit ganz kleinen, aber sehr deutlichen Abbildungen in Neudruck. Diese kleine Kunstgeschichte in Bildern in ihrer klugen und sorgfältigen Auswahl ist schon