

Strecke GR 17
Landeskarte *Splügen - Splügenberg (- Chiavenna); Splügenpass*
1255

GESCHICHTE *Stand Februar 1992 / JS*

Splügenpass und Bernhardinpass (GR 19) sind die zwei Übergänge der Unteren Strasse, einer der beiden wichtigsten Bündner Transitrouten. Der Splügenpass verlässt den Talboden des Rheinwalds bereits beim gleichnamigen Dorf. Der Abstieg auf der Südseite erfolgt durch das Valle San Giacomo (St. Jakobstal) hinunter nach Chiavenna und weiter zum Comersee. Vom frühen 16. bis Ende des 18. Jahrhunderts gehörten Veltlin und Valle San Giacomo als Untertanenland zum Freistaat der Drei Bünde und somit zu einer wirtschaftlichen und politischen Einheit. Chiavenna, an strategischer Lage zwischen Comersee und Pass gelegen, ist zugleich Endpunkt der Oberen Strasse, welche von Chur über die Pässe Septimer (GR 29), Julier (GR 31) und Maloja (GR 33) führt.

Verschiedene Zölle, die Rheinbrücke, die Sust und der Markt bewirkten, dass der Knotenpunkt Splügen, der Ausgangspunkt unserer Strecke, in den Quellen schon recht früh und häufig auftaucht. Die «Cella in Speluca» von 831 entspricht höchstwahrscheinlich bereits Splügen (BÜNDNER URKUNDENBUCH 1955-85: Anhang, 386). Auch eisenzeitliche Funde sind bekannt (ZÜRCHER 1982: 42). Der Ortsname wird wieder 1219 im Vertrag von Schams mit Chiavenna erwähnt, wo „Petrus und Albertus de Speluga“ genannt werden (KDMGR 1943: V/259). Die Talschaft Schams, zu der damals auch der vordere, nur spärlich besiedelte Teil des Rheinwalds gehörte, versprach darin gegenüber Chiavenna und anderen Gemeinden des Südens sicheres Geleit «usque ad Spelugam» (SCHNYDER 1973/75: 130f.) Die Walsen verdrängten etwa ab 1300 die ansässigen Romanen. 1443 erhielt der wichtige Passort einen Wochenmarkt. Mitte des 18. Jahrhunderts soll es in Splügen 500 Saumrosse gegeben haben (KDMGR 1943: V/259f.).

Eine urgeschichtliche Begehung des Übergangs ist nur ungenügend belegt. Hauptindiz ist der Fund eines Eisenbarrens aus der Eisenzeit unweit der Passhöhe (ZÜRCHER 1982: 42). Das «Itinerarium Antonini», eine römische Strassenkarte, zeigt mit grosser Wahrscheinlichkeit die Splügenroute mit dem Ort «Tarvessedo», an einer nicht endgültig zu identifizierenden Stelle auf der Südseite. Die Peutingersche Karte, eine mittelalterliche Abschrift einer römischen Strassenkarte aus der 2. Hälfte des vierten nachchristlichen Jahrhunderts, nennt dazu auch noch «Cunuaureu», offenbar ebenfalls am Südabhang des Passes (SCHNYDER 1973/75: 113).

Insbesondere für den überregionalen Handelsverkehr von Bedeutung waren verschiedene Wegverbesserungen, etwa der Ausbau der Viamala-Schlucht vor 1473 oder nur ungenügend belegte Projekte am Splügenpass selbst. Spätestens seit dem Ende des 15. Jahrhunderts überflügelte der Splügenpass den Septimerpass an Bedeutung und blieb bis ins 19. Jahrhundert einer der wichtigsten Alpenpässe. Der rege Handelsverkehr verschaffte dem Rheinwald und dem Valle San Giacomo Gelegenheit zu Arbeit und Verdienst ausserhalb der angestammten Berglandwirtschaft.

Bis anfangs des 19. Jahrhunderts blieb es aber beim Saumweg; die hohe Zeit des Transits war damals eher der Winter, wo auf einem Schlitten mehr Fracht transportiert werden konnte als auf dem Rücken eines Saumpferds (SIMONETT 1986).

Wirtschaftliche Kontakte zwischen Nord- und Südseite bestanden aber auch in der Landwirtschaft, insbesondere durch die Bestossung von Alpen auf der Nordseite durch Viehherden aus dem Süden. Die Wegverhältnisse auf der (heutigen Schweizer) Nordseite des Passes sind im übrigen weit weniger problematisch als auf der (heute italienischen) Südseite.

Die erste Fahrstrasse entstand zwischen 1818 und 1822, mit Anschluss in Splügen an die Kunststrasse Chur - Bellinzona über den Bernhardin. Gebaut und bezahlt wurde sie vom lombardo-venetianischen Königreich. Der Aufschwung des Transitverkehrs hielt an bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, um dann mit den ersten Alpenbahnen wieder abzunehmen. Seit dem Zweiten Weltkrieg ist der Pass im Winter geschlossen.

Das historische Hospiz des Splügenpasses befand sich immer in der Ebene von Monte Spluga, etwas unterhalb der Passhöhe auf der Südseite. Die schweizerische (ehemals kantonale) und die italienische Zollstation weiter oben sind Schöpfungen des 19. und 20. Jahrhunderts.

*Splügen 1852 nach einer Zeichnung von L. Rohbock (Stich Wilhelm Lang). Im Vordergrund die Holzbrücke der Kommerzialstrasse über den Rhein in Richtung Splügenpass. (RM H 1976. 241 a.)
Abb. 1*



GELÄNDE Aufnahme 20. Juli 1991 / Heg

Auf der schweizerischen Seite des Splügenpasses kann im Gelände zwischen der Kunststrasse GR 19.2 und den sich auf einer Bandbreite von max. 50 - 100 m befindenden, verschiedenen Generationen von Saumwegen (GR 19.1) unterschieden werden.

Im unteren Teil des Aufstieges sind kaum mehr Reste von Saumwegen auszumachen, da sie dort entweder von einer frühen Variante der Kunststrasse (GR 19.2.1) überprägt sind oder durch Hochwasser zerstört wurden. Im mittleren und oberen Teil trennen sich die Linienführungen klar; beide Verläufe sind in recht gutem Zustande erhalten und können – jeder für sich – als Lehrstücke für einen alpinen Transitpass gelten.

Bei den Wegresten, die vor dem Bau der Kunststrasse 1818-22 anzusiedeln sind, handelt es sich im flacheren, mittleren Teil (GR 17.1.1) um Wege ohne nennenswerte Böschungen bzw. um mehr oder weniger ausgeprägte Hohlwege ohne (sichtbare) befestigte Wegoberfläche. Eine Passage ist hier als (eingewachsener) Dammweg mit einer flachgelegten Plattenpflasterung ausgebildet. Im steileren, oberen Teil (GR 17.1.2) dominieren Partien mit sorgfältig und aufwendig erstellten Pflasterwegen, die ihrerseits wiederum von minder ausgeprägten Hohlwegen begleitet sind. Die vorhandenen Wegrelikte auf der Nordseite des Passes – mit gepflasterten Passagen von bis zu 3.5 m Breite – und das variantenreiche und aufwendig erstellte Wegsystem der Südseite (PLANTA 1990: 37f.) belegen, dass der Splügenpass über Jahrhunderte stark begangen war und somit eine hervorragende Stellung innerhalb der alpinen Transitpässe besass.

Die Splügenpassstrecke der Kunststrasse (GR 19.2) zählt zu einem der unversehrtesten Teilstücke der gesamten Unteren Strasse. Alle typischen Bauelemente sind in grosser Zahl noch in traditioneller Bautechnik mit den entsprechenden Baumaterialien vorhanden oder werden zur Zeit einigermaßen materialgerecht saniert. Besonders erwähnenswert sind ein Tunnel mit Spitztonnengewölbe, die Serpentinenserie beim Lengegg sowie die mittlerweile aufgelassene Lawingalerie kurz vor der Passhöhe.

Monte Spluga, die erste Ortschaft auf der italienischen Seite des Passes, soll früher aus bloss einem Wirtshaus bestanden haben. Die unteren Gebäude der im Bild linken Häuserzeile weisen im Erdgeschoss grosse Gewölbe und teilweise Durchfahrten auf – hier konnten bequem Waren umgeladen werden.

Abb. 2



— Ende des Beschriebs —