

# Die Galerie am Splügenpass



◀  
nach  
Italien

Die Galerie  
auf der  
Passhöhe

Splügenpass  
Strasse

Strasse  
nach Splügen

Begleitbroschüre zur Ausstellung beim Nordportal der Splügenpassgalerie. Geöffnet ab 2011, jeweils im Sommer.

# Passgeschichte



Der Splügenpass befindet sich in den zentralen Alpen. Er liegt sogar im Mittelpunkt der Alpen, von Nizza am einen Ende dieses 1200km langen Gebirgsbogens gleich weit entfernt wie vom Rand der Ungarischen Tiefebene am anderen Ende.

Das 831 als *Cella in Speluca* erwähnte Dorf Splügen gab dem Pass den Namen. Im Mittelalter findet sich auch die Bezeichnung *Colmen d'Orso* (= Bärenpass, dt. Urschler).

Mit 2115 m ist der Splügen nicht besonders hoch. Er weist den Vorteil auf, dass er von Norden nach Süden in nur einem Auf- und Abstieg zu bewerkstelligen ist. Zudem bildet er die direkteste Verbindung zwischen Süddeutschland – mit den Städten Stuttgart, Augsburg, Nürnberg, München – und Norditalien mit den Wirtschaftszentren Mailand und Turin sowie der Hafenstadt Genua.

Der Splügenpass nimmt auch in historischer Hinsicht eine zentrale Position ein. Zahlreiche Bodenfunde belegen, dass hier bereits vor 10 000 Jahren nomadisierende Jäger unterwegs waren. Regelmässig begangen, vermutlich aber nicht befahren wurde der Pass seit der Römerzeit.

**1** Eine römische Strassenkarte – die sogenannte Tabula Peutingeriana – zeigt den Weg von Chur (Curia) über den Splügen nach Chiavenna (Clavenna).

**2** Der römische Feldherr Flavius Stilicho hat den Splügen zwischen 395 und 402 dreimal überquert.

**3** Dieser Roheisenbarren aus vorchristlicher Zeit wurde auf dem Splügen gefunden.

**4** Auf der Splügenroute hinterliessen bereits steinzeitliche Jäger ihre Spuren: bearbeiteter Quarzsplinter vom Pian dei Cavalli.

kw



Erst im Mittelalter erlangte der Splügen eine grössere wirtschaftliche, politische und strategische Bedeutung, wobei er zuerst vor allem kriegerischen Zwecken diente: Der spätrömische Feldherr Stilicho (reg. 394 – 408) und der deutsche Kaiser Otto der Grosse (reg. 936 – 973) benutzten ihn auf ihren Feldzügen.

Dass der Splügen gegenüber andern alpinen Passübergängen einen eher schweren Stand hatte, hängt mit seiner Topographie zusammen: Sowohl auf der Nordseite, zwischen Thusis und Zillis, wie auch auf der Südseite, zwischen Montespluga und Campodolcino, müssen durch Schluchten hindurch auf wenigen Kilometern grosse Höhenunterschiede überwunden werden. Die Viamala und der Cardinello wurden deshalb zwischen 1400 und 1700 mehrmals ausgebaut, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Beide Schluchten blieben jedoch furchterregende Hindernisse. Nicht umsonst erklärte der Basler Seidenhändler Andreas Ryff 1587, er reise lieber zweimal über den Gotthard als «einmal über den bösen Splügen». kw

**5** 1768. Karte von Gabriel Walser mit der Splügenroute: «Thusis – Schamser Thal – Splügen – Splüger Berg – Cardinel – Val St. Giacomo – Cläven.»

**6** Im Dezember 1800 überquerte der französische Marschall Macdonald mit seiner Armee den Splügenpass.

**7** Heute ein Wandererlebnis, einst ein gefürchteter Engpass: der Cardinello.



Der Frachtverkehr über den Splügen bildete die Haupteinnahmequelle der Einheimischen. Während rund 500 Jahren führten die *Porten*, lokale Genossenschaften von Säumerbauern, die Waren in ihrem Talabschnitt von Sust zu Sust: In Splügen übernahmen die Rheinwalder Säumer die Transitgüter von den Schamsern und brachten sie bis Montespluga, wo Leute aus dem Val San Giacomo für den Abschnitt bis Chiavenna bereit standen. Das Transportmonopol der Einheimischen hatte zur Folge, dass von Chur bis Chiavenna fünf Mal umgeladen werden musste.

Am Splügen wurde vor allem mit Pferden transportiert. Nach dem Bau der Fahrstrasse 1823 waren vermehrt Wagen und Kutschen unterwegs. Der Splügen gehörte mit rund 30000t pro Jahr zu den meistfrequentierten Alpenpässen. Vom Aufschwung profitierten vor allem die Speditoren in Chur und Chiavenna. Das *Portenwesen* verschwand, trotz des Widerstandes in den Durchgangstälern. Die Eröffnung der Alpenbahnen – Brenner 1867, Mont Cenis 1872 und Gotthard 1882 – brachte den Transitverkehr über den Splügen fast völlig zum Erliegen. kw

**8** Reisende in der Viamala, «eine im Schoosse des Schreckens schlafende Schönheit» (Sir John Forbes, 1831).

**9** 1816. Heinrich Keller. Das Wirtshaus auf dem Splüger-Berg.

**10** 1803. Johann Jakob Strüdt. Splügen, Ansicht von Nordosten.

**11** Säumer und Saumrosse unterwegs.



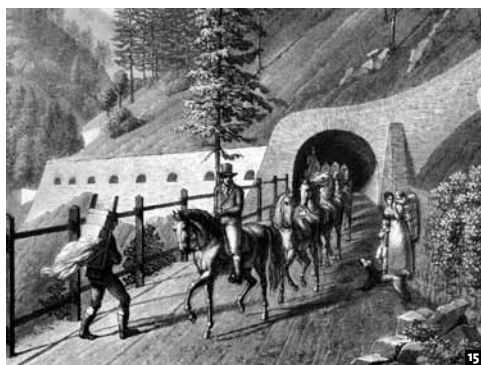
12



13



14



15

Der Splügen spielte nicht nur für den Warentransit eine bedeutende Rolle. Auch Hunderttausende von Menschen haben den Pass überquert, berühmte und weniger berühmte, solche, die Geschichte gemacht und solche, die Geschichte geworden sind.

Vom 16. Jahrhundert an waren vor allem Kaufleute und Gelehrte unterwegs – unter ihnen der Humanist Erasmus von Rotterdam (1509) und der Zürcher Natur- und Sprachforscher Konrad Gessner (1543). Weil die schützenden Wälder fehlten, war der Pass den winterlichen Stürmen voll ausgesetzt und konnte kaum offen gehalten werden. «Die Reisenden müssen durch tiefen Schnee waten, das ganze Angesicht wird mit Eis überzogen, so dass die Leute, wenn sie in die

warme Wirtsstube kommen, das Eis wie eine Maske abnehmen können.»

Die von Chur über den Splügen führende Untere Strasse mit der eindrucklichen Viamala erfreute sich als alpine Fortsetzung der Rheinroute grosser Beliebtheit: 1839 reisten 1456 Leute mit der Post über den Splügenpass, dreissig Jahre später waren es gar 19898!

kw

12 14

«Still und langsam, wie ein gespenstischer Leichenzug, schleppten wir uns vorwärts durch das nächtliche Dunkel. Oft musste angehalten werden, bis die Wegöffner die ganz verwehte Bahn wieder aufgefunden hatten» (Peter Conradin von Tscharner, 1829).

13

1825. Johann Jakob Meyer. Der alte Weg durch den Cardinello.

15

1825. Friedrich Lose. Galerie nahe Isola – Monte Spluga. Mit dem Bau der Fahrstrasse (1818–1823) wurden zahlreiche gemauerte Lawingalerien errichtet.



16



17



18



19

Noch vor dem Bau der Fahrstrasse überquerte am 30. Mai 1788 – auf der Rückreise nach Weimar – Johann Wolfgang Goethe mit dem Lindauer Boten den Splügenpass. Nach Goethe begegnen wir am Splügen einer Reihe bekannter Dichter und Schriftsteller, auf welche die Strasse «einen grossen Zauber» ausübte, wie dies Theodor Fontane erklärte: Achim von Arnim 1802 auf der *Kavalierstour*, Polens Nationaldichter Adam Mickiewicz (1829), Josef Viktor von Scheffel (1849) und Hans Christian Andersen (1852/1873). Aus England kamen 1878 der Lyriker Robert Browning, aus Amerika die Romanciers Henry James und Edith Wharton. Giosué Carducci, Italiens erster Nobelpreisträger, der von 1888 bis 1905 den Som-

mer in Madesimo verbrachte, überquerte den Pass immer wieder.

Am Splügen begegnen wir zahlreichen bedeutenden Landschaftsmalern, vorab Engländern, unter ihnen William Turner (1843). Auch Philosophen und Wissenschaftler reisten über den Pass: 1872 Friedrich Nietzsche, 1874 Michail Bakunin, 1878 Jacob Burckhardt und 1901 Albert Einstein, zu Fuss, «um mit der angenehmen Pflicht noch ein schönes Vergnügen zu verbinden».

kw

16

Handelsleute aus Lindau hatten vom 14. bis 19. Jahrhundert einen Kurierdienst über den Splügen eingerichtet. Dieser «Lindauer Bote» besorgte den Transport von Post und Reisenden vom Bodensee nach Mailand.

17

1858. John Ruskin.  
Splügen mit der Tobelbrücke.

18

1818. Johann Ludwig Bleuler.  
Viamaala.

19

1835. William Henry Bartlett.  
Splügen.



Gleichzeitig mit dem benachbarten San Bernardino-Pass wurde 1818 – 1823 der Splügen zu einer mit Frachtwagen und Kutschen befahrbaren Strasse ausgebaut. Nach dem Simplon war diese sogenannte Untere Strasse die zweite Kunststrasse über die Schweizer Alpen. Für die Route über den San Bernardino kamen Graubünden und das Königreich Sardinien-Piemont auf. Da das habsburgische Königreich Lombardo-Venetien um das Verkehrsaufkommen über den Splügen bangte, liess es auf eigene Kosten die Fahrstrasse über die Landesgrenze hinaus bis zum Dorf Splügen erbauen. Diese Strasse entspricht im Wesentlichen der heute noch befahrenen Route.

Auf der Nordseite führte die Strasse gemäss den Plänen des italienischen Ingenieurs Carlo Donegani nicht mehr durch den Lawinhang des Altbergs. Auf der Südseite wählte man von Montespluga bis Campodolcino eine neue Linienführung mit vielen Galerien, bei der die gefährliche Schlucht durch den Cardinello umfahren wurde. Nach den verheerenden Hochwasserschäden von 1834 wurde die Strasse an manchen Stellen neu angelegt.

kw

**20** Projektplan des italienischen Ingenieurs Carlo Donegani für die letzte Teilstrecke der Fahrstrasse zwischen Chiavenna und Splügen, erbaut 1818–1823.

**21** 1885. Uberto Dell'Orto. Die Splügenpost.

**22** Seit dem späten 19. Jahrhundert stand der Splügen immer wieder im Zentrum der alpinen Verkehrspolitik. Eisenbahn- und Tunnelprojekte sorgten für Diskussionen, und um 1905 wollte Pietro Caminada den Pass gar mit einem schiffbaren Kanal überqueren.

# Die Galerie



23



24



25



26



27

Die Splügenroute war früher durch Rufen, Felsstürze und Lawinen stark gefährdet. Letztere hatten der Armee des französischen Marschalls Macdonald arg zugesetzt, die im Dezember 1800 trotz tobender Winterstürme mit 15000 Mann in Splügen Richtung Chiavenna aufbrach. Mit hohen Verlusten erreichte das von einheimischen Wegmachern (Ruttner) angeführte Heer den Cardinello, wo Lawinen Hunderte weiterer Soldaten in die Tiefe rissen.

Um Reisende, Säumer und Fuhrleute vor den Lawinen zu schützen, wurden beidseits des Passes mehrere Wegerhäuser und zahlreiche Galerien erstellt. Die einzige im Originalzustand erhaltene ist die 312 m lange Galerie auf der Nordseite des Passes. Sie konnte 1843 nach zähen Verhandlungen zwischen der Lombardei und Graubünden und dank der finanziellen Unterstützung von Habsburg-Österreich erbaut werden. Gleichzeitig entstand auf der Nordseite unterhalb der Passhöhe das erste Berg- oder Wegerhaus mit einer Zollstation. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb der Splügen während der Wintermonate geschlossen und die Galerie wurde mit einer Sommerstrasse umfahren.

23 24

Der Bau der 312 m langen Galerie erfolgte in den Jahren 1843–1846 gemäss dem Projekt des Ingenieurs Carlo Donegani. Kantonsingenieur Richard La Nicca übte die Oberaufsicht im Auftrag der Bündner Regierung aus.

25

Gleichzeitig mit der Galerie wurde das erste Berg- oder Wegerhaus auf der Nordseite des Splügens gebaut.

26

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Splügenpass im Winter nicht mehr befahren. Die Galerie wurde für den Fahrverkehr ausser Betrieb gesetzt und mit einer Sommerstrasse umfahren.

27

Diese Postkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts zeigt eine Pferdekutsche am Eingang einer Galerie auf der Splügenroute.

kw





28



29



30



31



32

## Zustand

Das aufgehende Natursteinmauerwerk der Galerie ist traditionsgemäss zweischalig aufgebaut, wobei der Kern mit Restmaterial gefüllt wurde. Im Gewölbe sind die Steine einschalig, fächerförmig vermauert. Die Portale und die Lichtöffnungen sind mit Quadersteinen gefasst.

Ein System von Einlaufschächten, Sammelbecken und Querabschlägen unter der Galerie hindurch sorgte für die Ableitung des Hangwassers.

Im Laufe der Jahre haben eindringendes Wasser und Frost das Mauerwerk der Galerie beschädigt. Die Entwässerungsschächte waren nicht mehr funktionstüchtig. Das Hangwasser staute sich und infiltrierte das Bauwerk, was bei Frost zur Spaltung der beiden Mauerschalen und zu Auswölbungen am Mauerfuss führte.

Durch Wasser und die darin gelösten Salze, wie Chloride und Nitrate, wurden die Bindemittel im Mörtel allmählich abgebaut. Das eindringende Wasser führte zur Ausschwemmung des Feinmaterials, so dass sich laufend Steine lösten und die Stabilität vermindert wurde.

ms

28

Einsturz eines Gewölbeteils im Jahre 2000.

29

Fassade mit Bewuchs, der Mörtel ist grösstenteils ausgesandet.

30

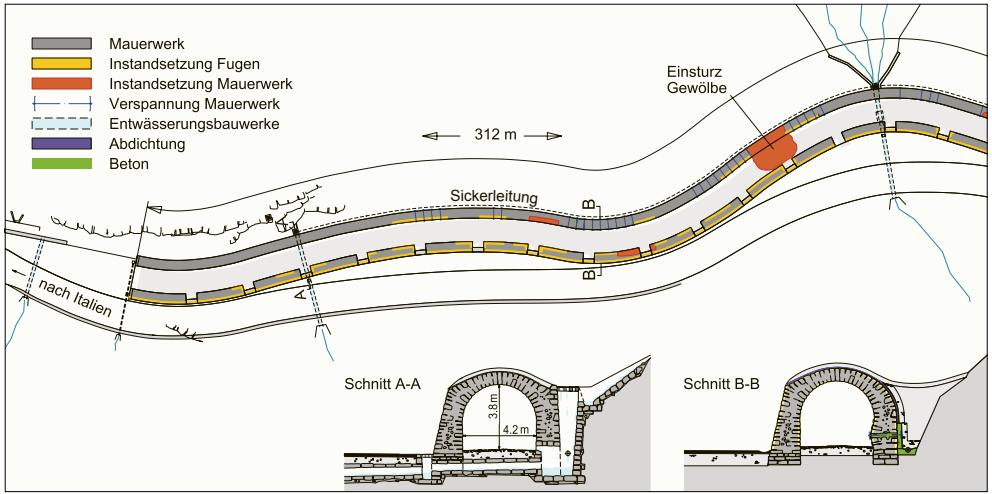
Auswölbungen an der Bergseite mit Baumstämmen provisorisch verstrebt, der ursprüngliche Fahrbelag ist weitgehend erodiert und mit Schutt bedeckt.

31

Lichtöffnung mit Setzung der inneren Mauerschale gegenüber der äusseren Quaderung.

32

Bergseitiger Einlaufschacht mit Schutt gefüllt und überwachsen.



## Restaurierung

Das Restaurierungskonzept sah vor, das erste Teilstück von 60m Länge ab Nordportal als trockenen Ausstellungsraum nutzbar zu machen, die Instandsetzung der restlichen Strecke musste aus Kostengründen auf das Notwendigste beschränkt bleiben. Um den Bestand des Bauwerks zu sichern, musste vor allem für eine funktionierende Entwässerung und Abdichtung gesorgt werden. Für die Instandsetzung des Mauerwerks sollten möglichst natürliche Materialien zur Anwendung gelangen, die der historischen Bauweise entsprechen.

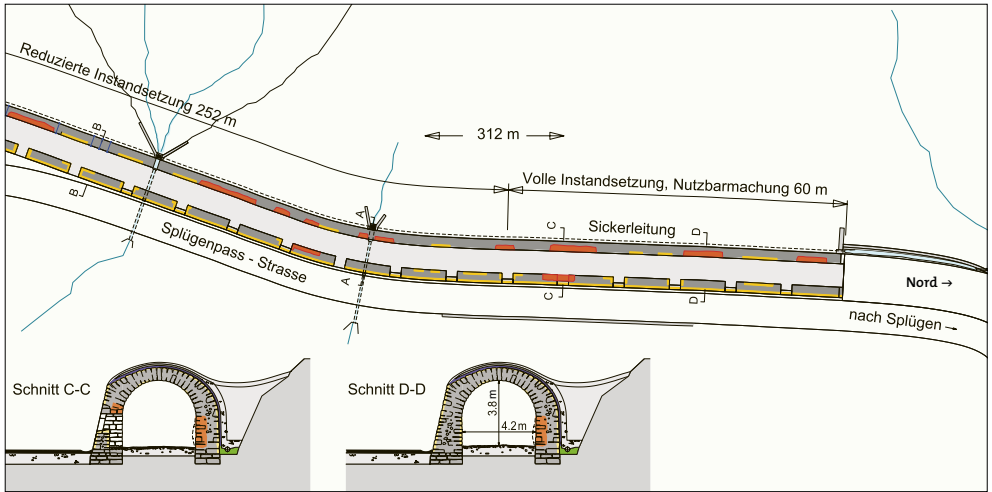
Die Entwässerungsbauwerke wurden vom Schutt befreit und repariert. Die Galerie wurde bergseitig freigelegt. Entlang des Mauerfusses wurde eine Sickerleitung verlegt, die sich in die bestehenden Schächte entleert, aus denen das Wasser durch Querabschläge unter der Strasse abgeleitet wird.

Das Mauerwerk wurde gereinigt, mit Kalkmörtel verfugt und mit Ausgleichsmörtel überzogen. Die Rückwand wurde mit einer Vormauerung aus ungebrannten Lehmziegeln abgedichtet und mit einer Schicht aus Sickerkies hinterfüllt. ms

**33** Bergseitiger Graben mit freigelegtem Mauerwerk und neuer Sickerleitung.

**34** Abdichtung mit ungebrannten Lehmziegeln und Drainageschicht aus Sickerkies.

**35** Gestaffelte Arbeitsetappen an der Gewölbeoberseite.



Für die Abdichtung des Gewölbes im ersten Abschnitt von 60m wurde Opalit (Opalinuston in Pulverform) verwendet, der unter Feuchtigkeit zu einer dichten Masse aufquillt. Auf der restlichen Strecke, mit reduzierten Anforderungen, wurde eine Bitumenbeschichtung angebracht.

Im Innern der Galerie mussten die starken Ausbuchtungen und die instabilen Mauerwerkspartien bei den Lichtöffnungen ausgebrochen und mit den vorhandenen Steinen neu aufgemauert werden. Bei kleineren Schäden genügte die Verspannung der beiden Mauer­schalen mittels Zugstangen und Druckplatten. Im Bereich der Einsturz­stelle wurden die Rückwand und das eingebrochene Gewölbe auf einem Lehrgerüst neu aufgemauert.

Die Fassade wurde auf der ganzen Länge vom Bewuchs gereinigt und neu verfugt. Ein spezieller Arbeitsgang bestand im Einsetzen der zahlreichen ausgeschwemmten Zwickelsteine, mit denen die Zwischenräume im Bruchsteinmauerwerk gefüllt wurden. Sie dienten ursprünglich zur Verminderung des Mörtelverbrauchs, aber auch zur Verdichtung und Stabilisierung des Gefüges. Zudem ergeben sie eine witterungsbeständige Oberfläche. *ms*

**36** Eine instabile Mauerpartie mit starker Auswölbung wird ausgebrochen und neu aufgemauert.

**37** Verspannung des Mauerwerks mit Ankerstangen. Die Stangen wurden durch ehemalige Entwässerungsöffnungen gesteckt und ausbetoniert.

**38** Beim Aufmauern der Rückwand an der Einsturzstelle.



39



40



41



42



43

## Arbeitsbedingungen

Die Instandsetzung wurde in den Jahren 2006 bis 2010 jeweils von Anfang Juli bis zirka Ende Oktober in Etappen durchgeführt.

Die Arbeiten mit Kalkmörtel verlangten eine minimale Temperatur von 6 Grad und wurden deshalb vorwiegend bei schönem Wetter und unter einem Notdach ausgeführt. Über Nacht wurden die frischen Mörtelflächen mit Wärmematten abgedeckt.

Im Innern der Galerie konnte bis zum Wintereinbruch gearbeitet werden. Der Raum wurde abschnittsweise beheizt.

Die Belegschaft bestand aus zwei Equipen von je drei bis vier Mann, portugiesischen Mauern, die den Umgang mit Naturstein gewohnt sind. Es waren meist die gleichen Leute zusammen, was sich in der Bearbeitung der Fassade als einheitliche «Handschrift» niedergeschlagen hat. Ihnen gebührt ein spezieller Dank.

*ms*

39

Das Gewölbe an der Einsturzstelle wird neu aufgemauert.

40

Nordportal nach der Instandsetzung.

41

Fassadenmauerwerk nach der Reinigung. Der ausgesandete Fugenmörtel ist ausgewaschen, das Wurzelwerk ausgekratzt.

42

Fassadenmauerwerk vor dem Ausfugen, die Zwickelsteine sind eingesetzt.

43

Die Belegschaft im Sommer 2007.



## Denkmalpflege

Die Galerie am Splügenpass macht die ehemalige Bedeutung des Passverkehrs anschaulich und erzählt von den Leistungen der Ingenieure und Handwerker im 19. Jahrhundert. In der Schweiz existiert kein vergleichbar grosses und ebenso gut erhaltenes Beispiel einer Schutzgalerie aus der Zeit der ersten Kunststrassen.

Als Denkmal von nationaler Bedeutung gehört die Splügenpassgalerie zum kulturellen Erbe unseres Kantons, derem Erhalt die Denkmalpflege verpflichtet ist.

Die umfangreichen Restaurierungsarbeiten 2006 – 2010 wurden dank der Finanzierung durch den Kanton Graubünden und die Schweizerische Eidgenossenschaft ermöglicht. Grundlage für die Instandsetzung bildete ein Restaurierungskonzept, das vom Bündner Heimatschutz und vom Verein für Bündner Kulturforschung lanciert worden war. Das Wissen über die Verkehrswege wurde mit dem «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» (IVS) erarbeitet.

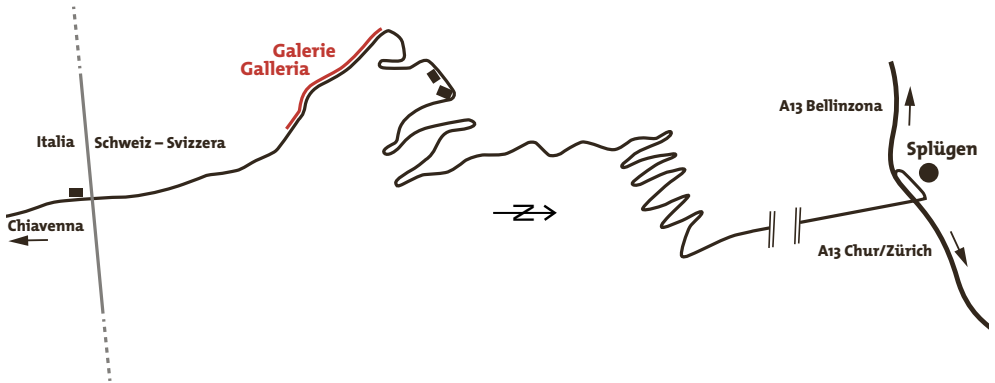
Die Galerie kann nun als Kulturobjekt auf dem Wanderweg der ViaSpluga besichtigt werden. mc

**44** Die Galerie kurz vor der Passhöhe nach der kurvenreichen Passtrasse.

**45 46** Zwei Vorbauten mit Fenstern am äussersten Rand der Schneeablagerung brachten im Winter Licht und Luft ins Innere der Galerie. Sie wurden für den Bau der Sommerstrasse abgebrochen.

**47** Historischer Saumweg am Splügenpass.

# Informationen



## Projektleitung und Bauherrschaft

Denkmalpflege des Kantons Graubünden  
Tiefbauamt des Kantons Graubünden

## Projektbegleitung

Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern  
Verein für Bündner Kulturforschung, Chur  
Bündner Heimatschutz, Chur

## Projekt und örtliche Bauleitung

Ing. Büro Conzett Bronzini Gartmann AG, Chur

## Ausführung der Restaurierungsarbeiten

Bauunternehmung Luzi Bau AG, Zillis

## Autoren der Texte

Kurt Wanner, Montemarzino/Splügen (kw)  
Marcus Schmid, Chur (ms)  
Marcus Casutt, Chur (mc)

## Grafik/Layout

miux, Muriel Stillhard, Chur

## Bildquellen

Rätisches Museum: 3, 9, 10, 13, 15, 17, 18  
Staatsarchiv Graubünden: 20, 44  
Remo Allemann: 23, 24  
Conzett Bronzini Gartmann: 28 – 43, Pläne  
picswiss.ch: 45  
Gästeinformation Viamala: 7, 47

## Gästeinformation Viamala

Bodenplatz  
CH-7435 Splügen  
Telefon +41 (0)81 650 90 30  
info@viamalaferien.ch  
www.viamala.ch

Der Druck dieser Broschüre wurde durch  
den Bündner Heimatschutz ermöglicht.



**BÜNDNER HEIMATSCHUTZ**  
**PROTECZIUN DA LA PATRIA**  
**PROTEZIONE DELLA PATRIA**