

# Saumselig auf alten Maultierpfaden

Wer die Alpen auf alten Wegen überquert, spürt die Jahrtausende unter den Füßen. Nach der Splügenroute ist nun die Via Sett zwischen Thusis und Chiavenna erschlossen worden.

Von Gerhard Fitzthum

Noch ein unerwartetes Flachstück – eine blumenreiche Hochebene, durch die ein glasklares Bächlein mäandert. Dann geht es weiter aufwärts. Schrittlänge und Atemrhythmus sind wieder synchronisiert, die Augen abwechselnd auf den steinigen Weg und die Horizontlinie gerichtet. Dort suchen sie nach dem tiefsten Punkt zwischen den steil aufragenden Bergflanken – den glücklichen Ort, an dem es nach beiden Seiten nur bergab geht.

Dass einem die fünfhundert Höhenmeter zum Pass da Sett nicht die letzten Kräfte rauben, hat einen objektiven und einen subjektiven Grund. Zum einen steigt das Gelände sanft an, zum anderen wird man von der Erwartung beflügelt, mit einer zweitausendjährigen Verkehrsgeschichte bekanntgemacht zu werden. Erste Spuren sind schon nach Bivio zu entdecken – markante Vertiefungen in der Landschaft, die sich parallel zum markierten Wanderweg aufwärts ziehen. Es sind ehemalige Wegstücke, über die im buchstäblichen Sinne Gras gewachsen ist, fossile Varianten jener Septimer-Route, die im Mittelalter zu den meistfrequentierten Übergängen zwischen Nord- nach Südeuropa zählte.

Vom Bodenseeraum kommend querte man hier den Alpenhauptkamm in Richtung Mailand, Genua oder Venedig. Zu Fuß, versteht sich. Wer viel Gepäck dabei hatte, zog ein Packpferd hinter sich her. Hatte jemand mehrere am Seil, so handelte es sich um einen Berufspediteur, einen sogenannten Säumer. Auf dem Rücken der Saumtiere waren fassähnliche Behäl-

nisse festgezurrt, die mit Käse und anderen Waren gefüllt waren. Dass die durch Graubünden führende Strecke von überregionaler Bedeutung war, weiß man aus Dokumenten des Hochmittelalters, die auf die Existenz eines Passhospizes hinweisen. Um für den internationalen Reise- und Handelsverkehr interessant zu werden, brauchte eine Alpen traversale Infrastruktur. Um 1100 im Auftrag des Churer Bischofs Wido errichtet, fanden im Hospiz Säumer, Pilger und Reisende Unterschlupf, wenn sie zu erschöpft für den kraftraubenden Abstieg ins Bergell waren oder es zu schneien begann, was auf einer 2300 Meter hohen Wetterscheide selbst im Hochsommer nicht auszuschließen ist.

Heute ist man hier oben ganz auf sich gestellt. Vom mittelalterlichen Gebäudekomplex sind nicht einmal mehr Mauerreste übrig. Der Wind pfeift durch den Einschnitt steiler Schotterhänge, von der retenden Talsohle des Bergells ist nichts zu ahnen oder zu sehen. Stattdessen überall nur wildzerklüftete Gebirgsmassive und eine düstere Schlucht, in die zwangsläufig hinabtauchen muss, wer nach Süden absteigen will. Kein Mensch weit und breit. Die Passhöhe ist zu jenem gottverlassenen Ort geworden, der sie in früheren Zeiten nicht einmal im Winter war.

Die Einsamkeit am Septimer ist auch Teil der Verkehrsgeschichte. Sie gehört zu ihr bisher letztes Kapitel, in dem die Fußreise keine ernsthafte Option mehr ist. Wer von Chur aus auf die Sonnenseite der Alpen will, setzt sich heute einfach ins Auto, biegt in Tiefencastel nach Bivio ab und folgt der komfortablen Kantonstraße über den Julierpass. Zwar gab es auch hier einmal einen schmalen Saumpfad, doch der verschwand schon im frühen neunzehnten Jahrhundert unter der Trasse eines ersten Fahrsträßchens. Auf diesem holperten die Kutschen und Karren damals ins Oberengadin, bevor es von Maloja aus in engen Kehren in die mediterrane Gefilde Südbündens hinunter ging. Obwohl der Septimer noch immer die kürzeste Verbindung war, galt er nun plötzlich als kraftraubender Umweg, den niemand mehr in Kauf nehmen wollte. In nur wenigen Jahren fiel die Scharte zwischen Piz Turba und Piz Lunghin vollends der Vergessenheit anheim – genau wie alle anderen alpinen Passwege, die nicht zu Fahr-



Unterwegs auf geschichtsträchtigen Wegen: Im Mittelalter war die Septimer-Route einer der am häufigsten frequentierten Übergänge zwischen Nord- und Südeuropa.

straßen aufgeweitet worden waren. Kein Mensch interessierte sich jetzt noch für die strapaziösen Fuß- und Reitverbindungen, die die alpine Verkehrswelt über so viele Jahrhunderte bestimmt hatten.

Wieder in den Blick gerieten die alten Alpen traversalen erst vor rund drei Jahrzehnten. Zuvor war innerhalb einer einzigen Generation mehr von der historischen Substanz zerstört worden, als Kriege und Naturkatastrophen es je vermocht hatten – durch Straßen- und Kraftwerksbau, Flurbereinigung und Siedlungspolitik. Einzig in der Schweiz schien man zu bemerken, welches kulturgeschichtliche Kapital hier verloren ging. Am Geographischen Institut der Universität Bern hatte

sich eine kleine Gruppe von Aktivisten versammelt, die ab 1984 im Auftrag des Bundes und einiger Kantone das „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)“ zu erarbeiten begann. Auch die 2003 gegründete Nachfolgeorganisation „Via Storia“ verfolgt das praktische Interesse, die noch verbliebenen Reste vor der endgültigen Zerstörung zu schützen.

Dies wäre unbemerkt verpufft, wenn sich nicht auch bei den Reisenden ein Bewusstseinswandel abgezeichnet hätte. Auf dem Gipfel ihres Erfolgs begannen die modernen Reiseformen ihren Reiz zu verlieren. Die sommerliche Autofahrt nach Kärnten oder Rimini galt nicht länger als Inbegriff von Freiheit, sondern als das,

was sie immer schon war – eine Strapaze für Körper und Geist, die man so schnell wie möglich hinter sich bringen wollte. Auch dem Luftverkehr blieb diese Entzauberung nicht erspart. Mit der Selbstverständlichkeit, mit der er Jahr für Jahr praktiziert wurde, hatte der Urlaubsflug seinen emotionalen Mehrwert eingebüßt – schließlich waren die weltweiten Destinationen immer austauschbarer geworden.

So erlebte genau das eine Renaissance, was eben noch als vorsintflutlich verlacht worden war: die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft. Das weiträumige Zufußgehen versprach jene Intensität, die im Zeitalter des Massentourismus über Bord gegangen war. Immer mehr Menschen

spielten mit dem Gedanken, einmal im Leben zu Fuß über die Alpen zu gehen, und manch einer packte tatsächlich den Rucksack. Eine Wiederentdeckung historischer Routen bedeutete das aber noch nicht. Neun von zehn wandernden Alpenüberquerern suchten und suchten das Glück der Langsamkeit auf dem Europäischen Fernwanderweg von Oberstdorf nach Meran – eine Unternehmung, bei der es vor allem um Selbsterfahrung, Bergerlebnis und Hüttenromantik geht. Dass man auf dieser hoffnungslos überlaufenen Strecke hie und da auch eine mittelalterliche Route benutzt, ist kaum jemandem bewusst.

Ganz anders beim Septimer. Kann ein dem seine Geschichtsträchtigkeit an der

## Reiseblatt

Nordrampe noch entgegen, so ist sie beim Abstieg ins Bergell unübersehbar. Kilometerlang ist man nun auf dem mittelalterlichen Saumpfad unterwegs, erkennbar an der gut erhaltenen Pflasterung, den allmählich ansteigenden Serpentin, den seitlichen Begrenzungssteinen und den Querabschlägen für das Regenwasser. Die Allerweltsphrase von der Geschichte auf Schritt und Tritt bekommt hier einen ganz neuen Sinn. Auf Pflastersteinen unterwegs, von Menschen früherer Jahrhunderte rundgetreten, wird die Vergangenheit auf eine Weise real, wie es beim Betrachten historischer Monumente und musealer Ausstellungsstücke niemals geschehen kann. Das Individuum der Neuzeit macht eine ziemlich ungewöhnliche Erfahrung: Für einige Momente fühlt es sich wieder eingebunden in jenes Ganze, das Menschheitsgeschichte genannt wird.

Der Abstieg nach Casaccia ist umso spannender, da Teile des Trassées noch aus der Römerzeit stammen dürften. Vor allem beim Sascel Battù, einem markanten Felsriegel, ist die eingemeißelte Wegspur deutlich erkennbar. An Beweisen für die Präsenz der Römer mangelt es ohnehin nicht.



hin nicht. An der Passhöhe wurden römische Silberdenare, Terra-Sigillata-Scherben und mehrere Schleuderbleie mit Stempel der jeweiligen römischen Legion gefunden. Die in den Felsen gehauenen Karrengeleise am Julier lassen allerdings vermuten, dass die Römer den Umweg über Maloja bevorzugten und den Septimer nur als Abkürzung benutzten, wenn keine großen Lasten zu transportieren waren.

Dem Itinerarium Provinciarum Antonini lassen sich solche Details leider nicht entnehmen. Das römische Straßenverzeichnis aus dem dritten nachchristlichen Jahrhundert offenbart jedoch, dass den Römern für den Weg in die Provinzhauptstadt Curia Raetorum, dem heutigen Chur, neben der Strecke über Bivio (Stabulum Bivium, lateinisch für „Raststelle an der Weggabelung“) noch eine zweite Variante zur Verfügung stand und das norditalienische Chiavenna der wichtigere Kreuzungspunkt war. Waren, Kaufleute und Legionäre erreichten das damalige Clavenna vom römischen Municipium Comum, dem heutigen Como her kommend, auf dem Seeweg. Dann begann der gefürchtete, weil alpine Teil der Strecke. Man stieg entweder über das San-Giacomo-Tal und den 2113 Meter hohen Splügen in Richtung Via Mala auf, oder folgte dem Val Bregaglia aufwärts zum Septimer/Julier (2310 und 2284 Meter). Die eigentlichen Passhöhen waren bei den Römern noch namenlos, eigene Bezeichnungen erhielten sie erst im Mittelalter. Doch auch in dieser Zeit sprach man statt von Pass nur von Splügenberg und Septmer Berg – ein In-

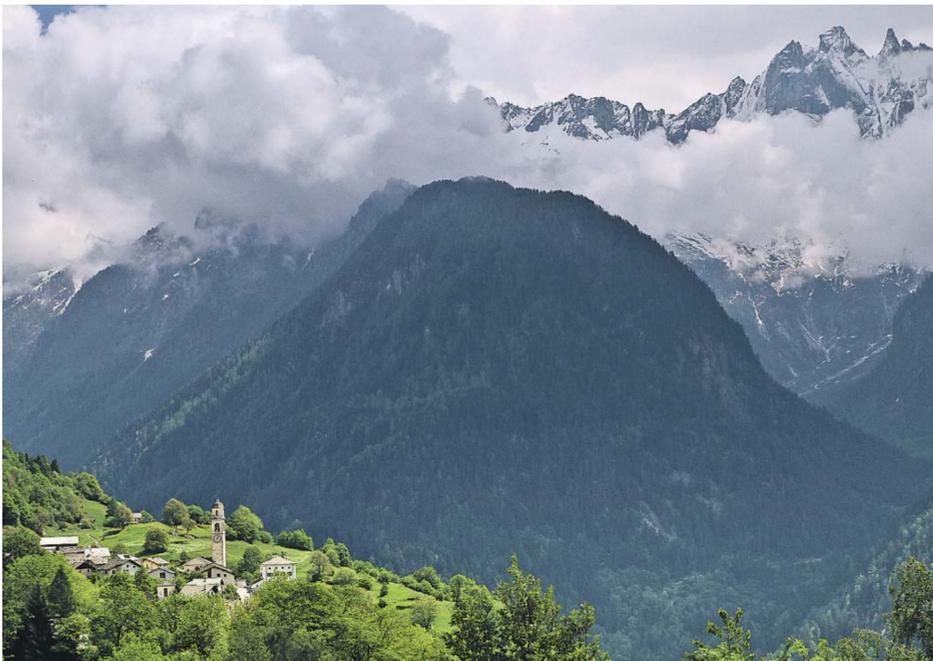
diz, dass unsere Vorfahren den Gipfeln selbst noch keine Bedeutung zumaßen und sie sich für die alpine Gebirgswelt nur genau da interessierten, wo sie passierbar war. Am gebräuchlichsten waren allerdings die Begriffe „untere Straß“ und „obere Straß“, wobei diese nicht in einem technischen, sondern in einem funktionalen und rechtlichen Sinn gemeint waren. Ein Fuß- und Reitweg wurde dann Straße genannt, wenn es sich um eine unter öffentlich-rechtlicher Hoheit stehende Fernverbindung handelte.

Zwischen 1387 und 1389 wurde die „obere“, über den Septimer führende Route zur sogenannten Via Castelmur ausgebaut. Nicht ohne Grund. An der wichtigsten Konkurrenzstrecke, dem Gottard, schwellten die Konflikte zwischen den Eidgenossen und Mailand. Weil unklare politische Verhältnisse Gift für den Handel waren, gaben die Mailänder Kaufleute nun den Bündner Pässen den Vorzug, vor allem dem eilig ausgebauten Septimer. Der unterstand nämlich auf seiner gesamten Strecke dem Churer Bischof. Durch Schenkungen seitens der deutschen Kaiser hatte das Bistum eine beispiellose Machtposition erhalten, die sich auch beim Gütertransport ausnutzen ließ. Und die territoriale Homogenität war schon deshalb ein großer Trumpf, weil nicht an jeder Ecke Zoll bezahlt werden musste.

In den folgenden Jahrhunderten gab es trotzdem immer wieder Klagen über den „holprichten“ Weg. Offenbar pflegte man die regelmäßig durch Lawinen und Bergstürze entstehenden Schäden nicht so gründlich zu beseitigen, wie das zu wünschen gewesen wäre. Zugleich begann die Erfolgsgeschichte der „unteren Straß“, der noch kürzeren, aber auch gefährlicheren Splügenroute. Dort hatten sich die beteiligten Talschaften anno 1473 im sogenannten Fyamala-Brief darauf verpflichtet, dem alpenquerenden Warenverkehr eine gut ausgebaute Trasse zur Verfügung zu stellen und diese auch im Winter offen zu halten. Die Schlüsselstelle durch die Via Mala wurde so gut befestigt, dass sie sich auch mit Karren befahren ließ – womit sich ihr Negativimage als „böser Weg“ nach und nach verlor.

Der Septimer dürfte hingegen auch in späteren Zeiten unbefahrbar geblieben sein, zumindest auf seiner steilen Südrampe. Zudem schienen die Bauern an der Bischofsstraße ihr Transportmonopol immer wieder ausgenutzt zu haben. Während der Erntzeit musste man die nebenberuflichen Säumer mit hohen Löhnen locken, damit sie ihre Landwirtschaft vernachlässigten. Angeblich stapelten sich die Waren immer wieder in den Susten genannten Zwischendepots, zum Teil auch vor den überfüllten Lagerräumen im Freien. Selbstverständlich wandten sich die großen Handelshäuser nun dorthin, wo ihre Güter am zuverlässigsten transportiert wurden. Zwischen 1820 und 1826 wurden Splügen und Julier dann kutschengängig ausgebaut, was dem Septimer endgültig den Todesstoß gab.

Für den heutigen Kulturwanderer ist der Bedeutungsverfall des Septimers nicht nur von Nachteil. Weil die Verkehrsströme fortan andere Wege gingen, blieb der alte Saumpfad an vielen Stellen im Original erhalten – auch und gerade im tief eingeschnittenen Bergell. Hier mussten einige Steilstufen überwunden werden, die zum Anlegen weiter Serpentin zwang. Nur für Menschen und Tragetierrere vorgesehen, hatte sich die Via Castelmur weit größere Steigungswinkel erlauben können. Auch im unteren, schon zu Italien gehörenden Teil des Tals ist der Maultierweg, der Strecia, an vielen Stellen noch intakt und von Trockenmauern flankiert, mit denen die Verkehrsader von den Viehweiden



Auf den Höhen wird der Kulturwanderer selbst im Sommer manchmal von Schnee überrascht.

Fotos Gerhard Fitzthum

und Ackerterrassen abgegrenzt wurde. Es dürfte wohl kaum eine andere Region im Alpenraum geben, in denen das mittelalterliche Verkehrsnetz noch so präsent ist. Erhalten geblieben sind zudem viele der Bauten, die mit dem Transitverkehr in engem Zusammenhang standen, die opulenteren Susten von Promontogno, Spino und Borgonovo etwa, oder die spätantike Wehrmauer Müräia, die das obere vom unteren Bergell trennte. An dieser Engstelle

erhebt sich das eigentliche Wahrzeichen der Val Bregaglia, der Wachturm von Promontogno. Im Itinerarium Antonini ist hier eine Mutatio, eine Rast- und Pferdewechselstelle, verzeichnet.

Angesichts der Fülle an Monumenten alpiner Verkehrsgeschichte ist es schon erstaunlich, dass es so lange dauerte, bis die Septimer-Route zum touristischen Projekt erhoben wurde. Das Interesse an ein paar zusätzlichen Wandergästen war offenbar

nicht groß. Nördlich des Passes, im Gravitationsfeld von Savognin, war man es gewohnt, auf den weitaus lukrativeren Wintersportbetrieb zu starren, und im Heimat- tal der Giacomettis tat man sich mit touristischen Initiativen schon immer schwer. Womöglich geht es den dortigen Gastronomen noch nicht schlecht genug – trotz der Frankenstärke, die Gäste aus den EU-Ländern zur Zeit einen weiten Bogen um die Schweiz machen lässt.

Dass man sich doch noch darauf besann, eine zweieundneunzig Kilometer lange „Via Sett“ ins Leben zu rufen, verdankt sich einem pensionierten Bankangestellten aus Savognin. Schon vor fünf Jahren begann Romano Plaz die Passregion zu bereisen und kulturgeschichtliche Vorträge zu halten. Was seinem Anliegen Nachdruck verschaffte, war der Riesenerfolg, den man von der „unteren Straß“, der Splügenroute, meldete. Dort hatte man 2001 mit der sogenannten „Via Spluga“ einen historischen Wanderweg von Thusis nach Chiavenna ausgewiesen und damit das professionellste Long-Distance-Angebot des Alpenraums geschaffen. Wer ein Arrangement bucht, bekommt nicht nur Hotels reserviert und Gepäck transportiert, sondern erhält auch Kartenmaterial samt Eintrittskarten. All das gibt es seit letztem Jahr auch auf der „Via Sett“, nur weiß bislang kaum jemand davon. Die Prospekte sind zwar bereits seit zwei Jahren im Umlauf, aber erst vor wenigen Wochen sind die Wegweiser aufgestellt worden – zwischen Thusis und der Passhöhe. Im Bergell muss man nach wie vor den braunen Schildern der Via Bregaglia folgen – nicht gerade ein Zeichen großen Engagements.

Die Wanderung auf Spuren der Römer endet mit einem weiteren Höhepunkt: Ohne dass zuvor Umgehungsstraßen gekreuzt oder hässliche Neubauquartiere gequert werden müssten, führt sie direkt ins Herz von Chiavenna – in eine wahrhaft sehenswerte Altstadt. Sie präsentiert sich in jener architektonischen Geschlossenheit, die sie nach dem verheerenden Stadtbrand Ende des sechzehnten Jahrhunderts erhielt. Bausünden liegen hier nur knapp über der Nachweisgrenze, nicht einmal mit Leuchtreklame sind die Renaissancefassaden verhandelt, zudem ist der Verkehr wirkungsvoll verbannt. Der atmosphärische Mittelpunkt ist die großzügige Piazza Pestalozzi. Was aussieht wie reines Mittelalter ist jedoch jüngeren Datums und die städtebauliche Antwort auf ein Verkehrsproblem des neunzehnten Jahrhunderts. Nach dem Bau der Kommerzialstraßen war der Transitverkehr so stark angewachsen, dass man am innerörtlichen Kreuzungspunkt ein ganzes Viertel abreißen musste, um Platz für die Kutschen und Karren zu schaffen, die von Splügen oder Maloja/Julier kommend hier aneinander vorbei drängten.

Wer sich in eines der Straßencafés setzt, versinkt im Hier und Jetzt. Dann wandern die Gedanken zu der zugen Passhöhe zurück, auf der man durch Altschneeeste tappte und sämtliche Kleidung übergezogen hatte, die der Rucksack hergab. Wie lange ist das her? Zwei Wochen? Nein, gerade einmal zwei Tage. Unglaublich!

Abends zahlt man freilich den Preis für die mediterrane Lebendigkeit Chiavennas. Vor Mitternacht scheint hier niemand zur Ruhe kommen zu wollen. So liegt man wach, schaut an die Decke und lässt die ganze Strecke vor dem geistigen Auge Revue passieren. Wie schnell man doch in den Süden kommt, auch ohne Bus und Auto, ist der letzte Gedanke. Dann entgleitet die Welt. Der Passwanderer sinkt in jenen tiefen, traumlosen Schlaf, den ihm eine gemüthlichere Fortbewegungsart sicher nicht beschert hätte.

Informationen über die Region Bergell gibt es beim Bregaglia Engadin Turismo, CH-7605 Stampa/GR, Internet: www.bregaglia.ch. Die Route der Via Bregaglia ist unter www.viabregaglia.ch beschrieben. Über die Via Sett informiert die Internetseite www.viasett.ch. Auskunft über die Geschichte des Septimer gibt das Buch von Ingrid H. Ringel: „Der Septimer – Wahrnehmung und Darstellung eines Alpenpasses im Mittelalter“, Desertina-Verlag, Chur 2011.