Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 52 (1979)

Heft: 9: Weg und Steg = Chemins et sentiers = Vie e sentieri = By-ways and bridges

Artikel: Via Mala

Autor: Solar, Gustav

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774927

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

Via Mala

Die Via Mala «... eine der merkwürdigsten Felsenschluchten und schauerlichsten Gegenden der Schweitz... ist oft nur wenige Klafter breit; in schwarzer Tiefe wütet der Hinter-Rhein ungehört... die zerrissnen nach oben überhängenden Wände sind mit alten Tannen besetzt, welche das Dunkel dieses Schlundes noch vermehren...»

(J. G. Ebel)

Photos: P. und W. Studer

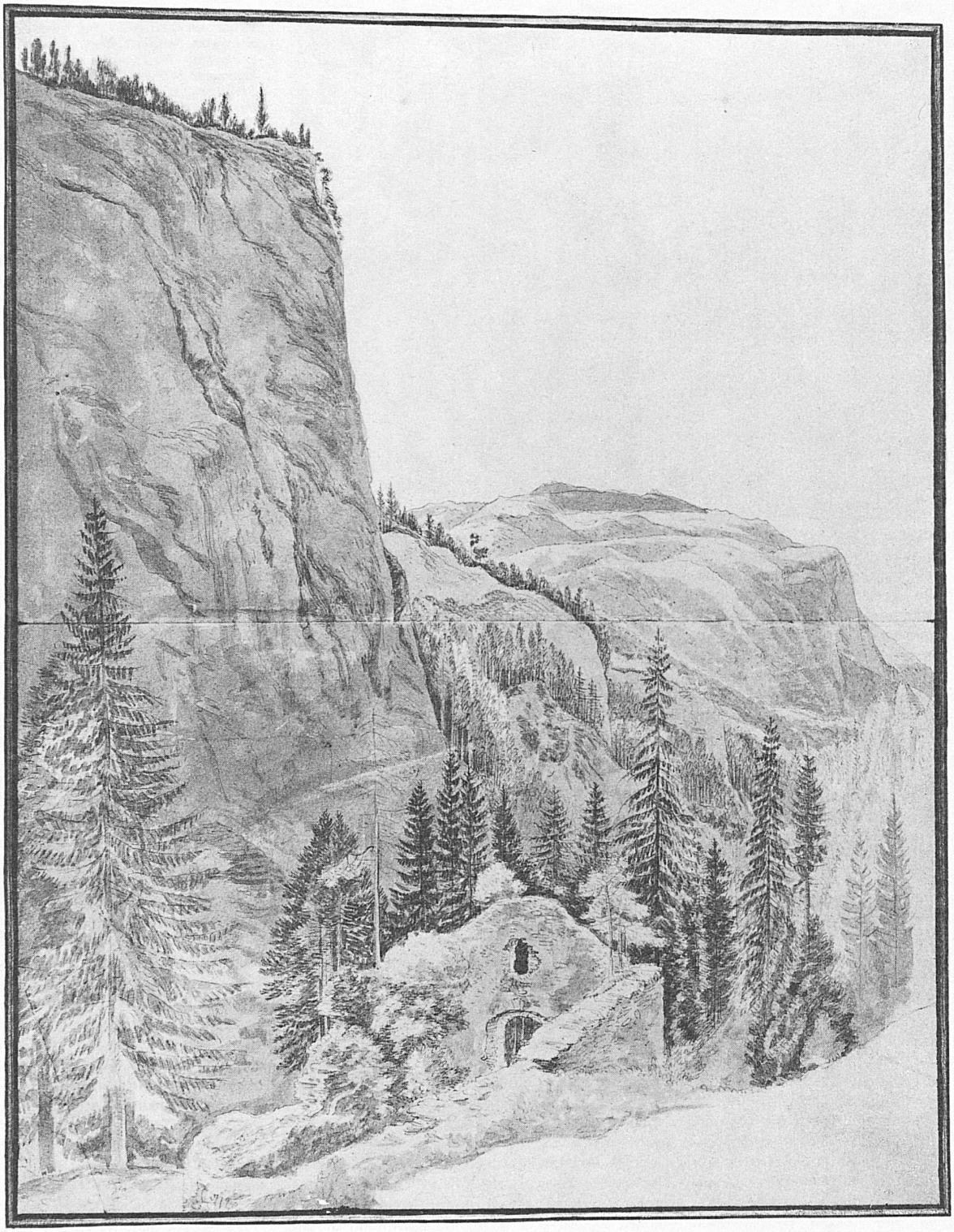
Für den, der von Thusis aus die Schlucht auf der alten Strasse durchwandert, gibt der Blick von der mittleren Brücke südwärts in die obere Talenge zum letztenmal, bevor sich das Tal weitet, einen Begriff von der Via Mala

Celui qui, venant de Thusis, traverse la gorge par l'ancienne route, peut, pour la dernière fois avant que la vallée s'élargisse, regarder depuis le pont du milieu au sud vers le défilé supérieur et se faire ainsi une idée de la Via Mala

All'escursionista proveniente da Thusis, che affronta la gola sulla strada vecchia, il ponte mediano offre un'ultima visione in direzione sud, verso la parte superiore della gola, prima che la valle si apre, permettendogli di rendersi conto della selvaggia bellezza della Via Mala

The walker who sets out from Thusis and takes the old road through the gorge has a last typical view of the Via Mala, before the valley widens, as he stands on the middle bridge and looks southwards towards the upper throat of the valley

1



3

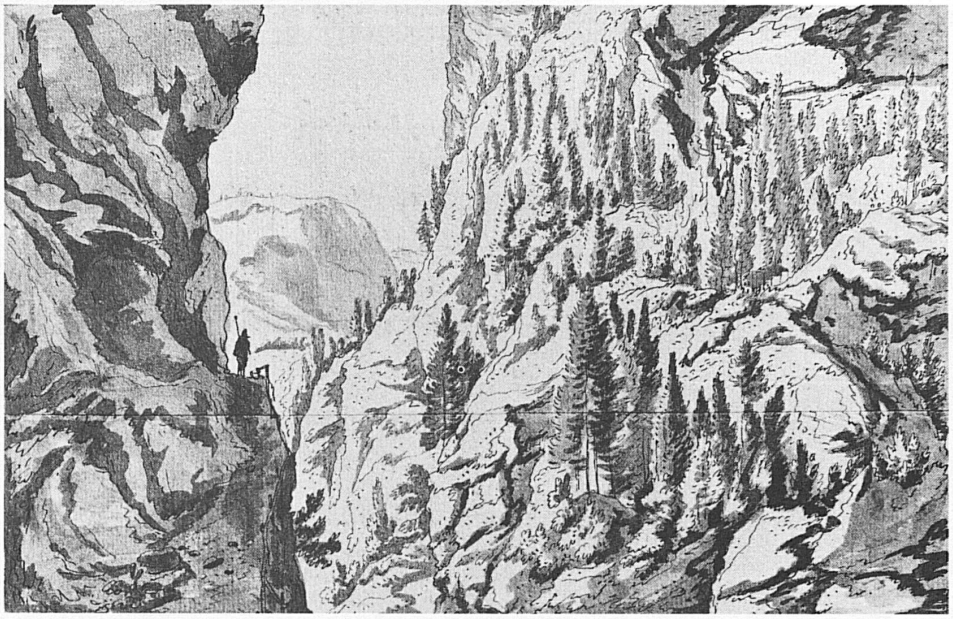
2 Südlich der Nesselbodenbrücke vertieft sich die Rheinschlucht zur ersten Talenge der eigentlichen Via Mala.
3 Jan Hackaert: Die Kirche St. Ambriesch am Südausgang der Via Mala. Juli/August 1655. Pinselzeichnung in Grau, 413 : 319 mm. Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Atlas van der Hem. Bd. 13, Bl. 11. Die erst kürzlich festgestellte einzige Abbildung des Bauwerks

2 La gorge du Rhin, profondément encaissée au sud du pont de Nesselboden, forme le premier défilé de la Via Mala proprement dite.
3 Jan Hackaert: Eglise St-Ambriesch à la sortie sud de la Via Mala. Juillet/août 1655. Dessin en grisaille au pinceau, 413 × 319 mm. Première représentation du bâtiment, qui n'a été identifié que récemment

2 A sud del ponte di Nesselboden, la gola del Reno sprofonda lungo la prima scarpata della Via Mala vera e propria.
3 Jan Hackaert: La chiesa di St. Ambriesch all'uscita sud dalla Via Mala. Luglio/agosto 1655. Disegno a pennello in grigio, 413 : 319 mm. Si tratta dell'unica illustrazione esistente del manufatto da poco scoperta

2 To the south of Nesselboden Bridge the Rhine Gorge deepens and forms the first narrow passage of the Via Mala proper.
3 Jan Hackaert: The Church of St. Ambriesch at the southern exit of the Via Mala. July/August, 1655. Grey brush drawing, 413 × 319 mm. This sole extant picture of the building was only recently identified

◀ 2



4

4 Jan Hackaert: Schlucht im Hochgebirge. Zürich, Kunsthaus O 13, Bl. 81. Hackaerts Erlebnis der Schweizer Bergwelt wirkte so nachhaltig, dass er sein Leben lang ideale Berglandschaften zeichnete, die er aus realen Schweizer Motiven zusammensetzte. Die Stimmung ist so wahrheitsgetreu wiedergegeben, dass man die Stelle – hier in der Via Mala – zu erkennen glaubt. Man wird sie vergeblich suchen.
5 Vom Kiosk an der (heute) alten Strasse zwischen den beiden Talengen und Brücken kann man bis auf den Grund der Schlucht zu den kyklopisch aufgetürmten, vom Wasser rundgeschliffenen Felstrümmern hinabsteigen

4 Jan Hackaert: Gorge de haute montagne. Les Alpes de Suisse ont exercé sur Hackaert une fascination si durable, qu'il n'a cessé de peindre sa vie durant des paysages alpins idéalisés, composés de motifs réels de Suisse. L'impression d'authenticité est telle que l'on croit reconnaître l'endroit (ici dans la Via Mala) et pourtant on le chercherait en vain.
5 Depuis le kiosque au bord de ce qui est maintenant l'«ancienne route», entre les deux défilés et les deux ponts, on peut aujourd'hui descendre jusqu'au fond de la gorge où sont empilés des débris de rochers polis par les eaux

4 Jan Hackaert: Gola in alta montagna. L'esperienza di Hackaert nel mondo alpino svizzero fu di una tale intensità che per tutta la vita egli continuò a disegnare paesaggi montani ideali, ricorrendo a motivi reali svizzeri. L'ambiente è riprodotto con tale realismo da trarre in inganno l'osservatore; in questo caso il luogo rammenta la Via Mala.
5 Dal chiosco, che sorge su quella che è ora la strada vecchia fra le due gole e i ponti, si può scendere fino in fondo alla gola dove sono ammucchiati i massi ciclopici di roccia, levigati dall'opera delle acque

4 Jan Hackaert: Gorge in the high mountains. Hackaert's experience of the Swiss mountain world left so deep an impression on him that he continued throughout his life to drew ideal mountain landscapes which he composed from real motifs recorded in Switzerland. The mood is caught so convincingly that the scene—here on the Via Mala—seems familiar and recognizable. But a search for it will be in vain.
5 There is a way down from the kiosk on the old road (as it is known today), between the two valley defiles and bridges, to the bottom of the gorge with its Cyclopean heaps of water-rounded boulders

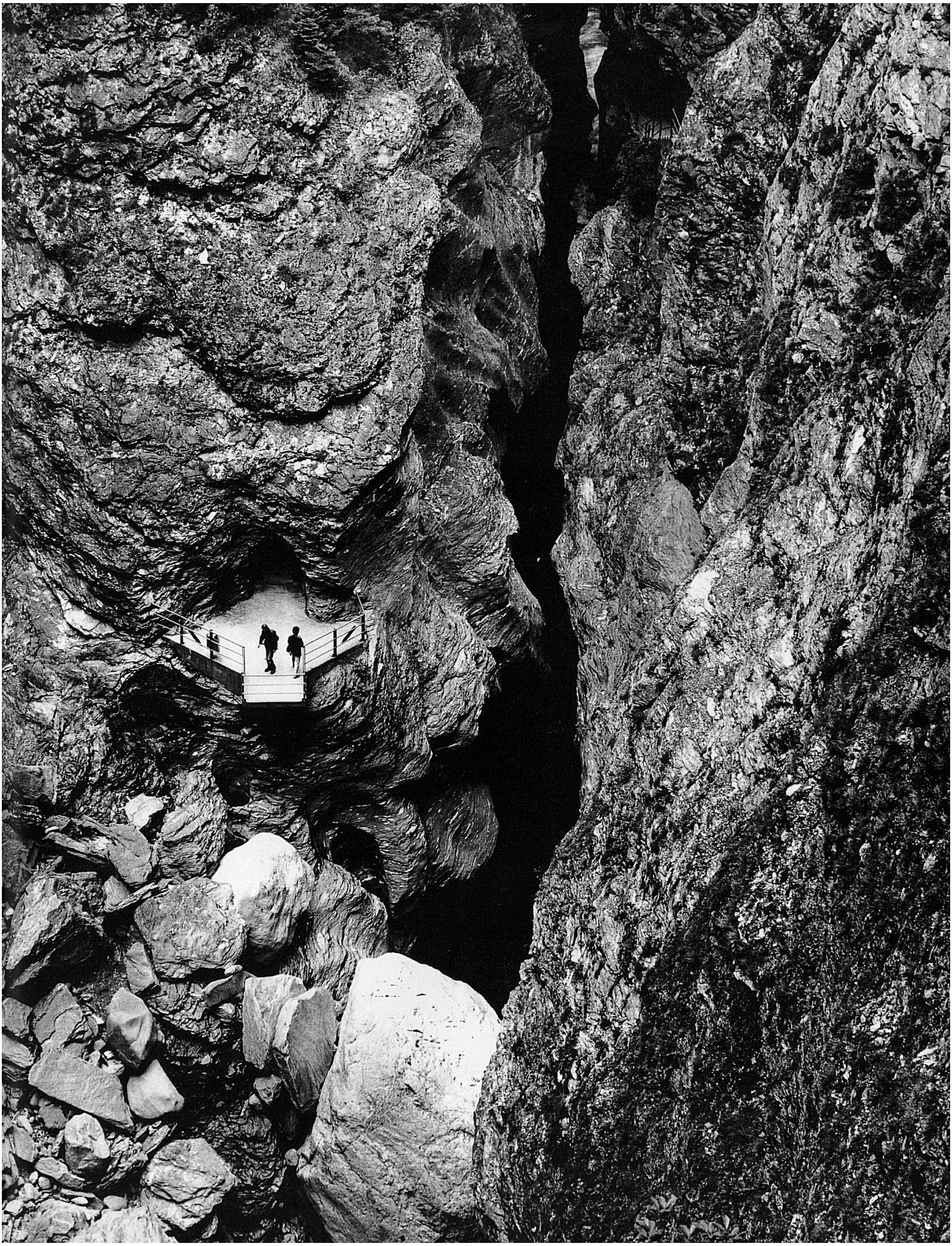
Johann Gottfried Ebel (1764–1830), aus Pommern stammend, Arzt von Beruf, Wahlschweizer aus Passion, beschrieb die Via Mala mit den eingangs zitierten Worten in seiner «Anleitung, auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweitz zu bereisen» (2. Auflage 1804/05, erstmals erschienen 1793, aber ohne diese Schilderung). Das berühmte Reisehandbuch war ein Bestseller seiner Zeit; seinem Verfasser wurde 1801 das helvetische Bürgerrecht verliehen, nicht, wie man meinen könnte, wegen dieser bedeutsamen Kulturtat, sondern für politische Verdienste.

In drei Stufen senkt sich der Hinterrhein von seinem Ursprung am Rheinwaldhorn zur Vereinigung mit dem Vorderrhein bei der anmutigen Reichenau: durch das Hochtal des Rheinwalds, das lichte Schams und das burgenreiche Domleschg. Zwei Schluchten trennen die drei Talstufen: Rofla und Via Mala. Durch sie musste sich seit alters der Reise- und Warenverkehr über den Splügenpass einen Weg bahnen. Jede aufstrebende Epoche erzwang sich eine Erneuerung der alten Wege, und jeder war es um eine fahrbare Strasse zu tun. Eine solche war jedoch auf dem schwierigsten Abschnitt dieser einst so wichtigen Nord-Süd-Route, in der Via Mala, nicht für die Dauer zu sichern. Von den senkrechten Felswänden und steilen Geröllhalden ständig herabstürzende Gesteinsmassen füllten die schmale Strasse bergseits auf, während das Erdreich unter der talseitigen Wegkante immer wieder abrutschte. So hat uns die Via Mala, den «schlimmen Weg», der holländische Landschaftsmaler Jan Hackaert festgehalten, der 1655, sieben Jahre nach dem Ende des 30jährigen Kriegs, auf dem Weg in die Quelltäler des Rheins hier durchkam. Von der grossartig schauerlichen Szenerie gefesselt, zeichnete er ein ganzes Dutzend grossformatiger Ansichten dieses Extremfalls abweisender Natur und menschlicher Beharrlichkeit. Er muss aus dem sonnigen Schamsertal, wo er sich einen Monat lang aufhielt, mehrmals in die Schlucht zurückgekehrt sein. So ist er der beste Zeuge für den Charakter und das Trassee des kühnen Strassenbaus aus dem fünfzehnten Jahrhundert sowie für seinen Zustand im siebzehnten, als er zum blossen Saumpfad degeneriert war.

Schon der grob gepflasterte mutmassliche Römerweg, der aus dem Schams über Crusch nördlich Zillis in die Via Mala führte und die Streckenführung des mittelalterlichen Fahrwegs vorbestimmte, scheint befahrbar gewesen zu sein. In einem Gedicht des Claudius Claudianus aus dem Jahre 402 zu Ehren des Feldherrn Stilicho, des Siegers über Alarich, der im Februar/März des Jahres 392 allein (= mit kleinem Gefolge) und im Dezember 401 mit seinem ganzen Heer über den Splügen zog, heisst es denn auch: «...oft versinken mit den Ochsen schiffbrüchig die Wagen im weissen Abgrund.» Die Wagen haben wir uns als zweirädrige und mit zwei Ochsen bespannte vorzustellen, wie sie eine Urkunde aus dem Jahre 1226 zum Wegausbau Campodolcino-Madésimo nennt: «carrum cum duobus rotis et cum bovibus.» Die Cardinelle, das felsige Bravourstück der späteren Strasse an der Südrampe des Passes, waren im Altertum und Mittelalter unpassierbar, weshalb der Weg ihnen über Madésimo auswich. Der zunehmende Handel und Verkehr führte ausgangs Mittelalter dazu, dass die Gemeinden Thusis, Cazis und Masein mit dem Grafen Jörg von Werdenberg, Herrn auf Ortenstein und am Heinzenberg, und dem gemeinen Land Domleschg links des Rheins am 23. April 1473 bekunden, «die richsstrass und den weg enzwüschend Tusis und Schams, so man nempt Fyamala zu howen, uffzurichten und ze machen». Dieser sogenannte Via-Mala-Brief regelte die Verkehrs- und Rechtsverhältnisse der neuen «Reichsstrasse»; es heisst darin unter anderem, dass der Transportunternehmer Schadenersatz leisten soll, wenn ein Kaufmann durch seine Schuld die Ware einbüsst oder wenn er ihn «sust zuo schaden brecht mit verwaren lässlichen dingen der ochsen, der rossen, mit wegnen, mit schlitten».

Die Wegstrecke hatte zwei dramatische Stellen zu überwinden. Die untere, an der senkrechten Felswand der Burg Hohenrätien bei Thusis beginnende machte am sogenannten «Verlorenen Loch» vor Rongellen jeden Durchgang unmöglich. Sie liess sich jedoch auf zwei Wegen links und rechts hoch über dem Talgrund umgehen. Die obere in der eigentlichen Via Mala gestattete kein Ausweichen in die Höhe. Dort hing der Weg, dem Steinschlag ausgesetzt, stellenweise gleich einem Steg auf in die Wand gerammten Holzbalken. Unter dieser «scala» (Treppe), so benannt nach den als Gleitschutz dienenden Querlatten, tobte, in unsichtbarer Tiefe eingegraben, der Rhein. Nur an zwei Stellen konnte der Reisende aufatmen: in den beiden Halbgalerien stand er unter der ausgehöhlten und überhängenden Felswand geschützt, aber er hörte und sah die Eis- und Steinbrocken an sich vorbei in die Schlucht stürzen. Es verwundert nicht, dass an ihrem Anfang und Ende je ein Gotteshaus stand, wo er um Schutz auf der gefährlichen Strecke flehen oder nach der ausgestandenen Angst zum Dankgebet einkehren konnte.

Die Kapelle St. Albin (= Alban) auf der Alp Carschenna ob Hohenrätien am rechtsseitigen Anfang des Wegs weist mit dem irischen Schutzheiligen ins 8. oder 9. Jahrhundert. Mauerreste sind erhalten. Die Kirche St. Ambriesch am Ausgang ins Schamsertal muss älter gewesen sein, dem heiligen Ambrosius, Bischof von Mailand (4. Jahrhundert), geweihte Kirchen finden sich sehr oft an römischen Strassenzügen. Beide Bauwerke bezeugen das Alter und die Bedeutung der Splügenstrasse, deren Teil die «via mala» war. Aus einer Beschreibung des Trassees der neuen (heute alten) Strasse von 1818 wissen wir, dass das alte Gemäuer von St. Ambriesch bei ihrem Bau beseitigt worden ist. Sein genauer Standort war bisher unbekannt, und es gab davon keine einzige Abbildung. Nur das Maiensäss St. Ambriesch links über der Schlucht und das «Val Baselgia» (Kirchtal) genannte linksseitige Tobel bezeichneten ungefähr die Stelle. Bei der Bear-



beitung der Schweizer Zeichnungen Hackaerts in Wien stiess ich auf die hier abgebildete Ansicht einer Ruine unter hoher Felswand. Nach erfolglosen Rückfragen bei Kennern der Landschaft erkannte ich bei näherer Untersuchung die Badérwand: die Kirchenruine mit der altertümlich eingezogenen Apsis von vorromanischer Form war St. Ambriesch. Die exakte Lagebestimmung unter einer parkplatzartigen Erweiterung der Strasse am Schluchtausgang bot nun keine Schwierigkeiten mehr. Entgegen bisherigen Vermutungen war der Bau zu Hackaerts Zeiten schon lange nicht mehr intakt.

Im 18. Jahrhundert wurde der Saumpfad abermals zur Fahrstrasse ausgebaut. Der gefährlichen Strecke zwischen den beiden Talengen der Schlucht, wo der Weg durch die beiden Halbgalerien und über die «scala» geführt hatte, wich der Davoser Christian Wildener über zwei 1738 und 1739 erbaute Steinbrücken und ein kurzes rechtsseitiges Strassenstück aus. Die südliche (obere) dieser kühnen Brücken steht noch neben der heutigen.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts war das schmale Strässlein endgültig veraltet. Anstatt es nochmals auszubauen, schlossen sich Verantwortliche und Behörden des armen Kantons Graubünden, der die wachsende Konkurrenz des Brenners und Gotthards fürchten musste, mit Tessiner Unternehmern unter finanzieller Beihilfe des Königreichs Sardinien zu einem Vorhaben zusammen, das die österreichischen Zollmassnahmen in der Lombardei umgehen sollte. Dem Tessiner Staatsrat Giulio Pocobelli, einem erfahrenen Praktiker, der die Strasse über den Monte Ceneri gebaut hatte, wurde der Bau einer neuen «Commerzialstrasse» über den Splügen und den Bernhardinpass in Auftrag gegeben. Mit seinem Adjunkten Richard La Nicca aus Sarn am Heinzenberg verkürzte Pocobelli zunächst die langwierige Westumfahrung des «Verlorenen Lochs» durch den Durchstich eines Tunnels, führte die Strasse auf Wildeners Trassee zur oberen Brücke und verlängerte sie bis 1822 zum südlichen Ausgang der Schlucht, wo er eine neue obere (dritte) Brücke anstelle der alten Raniabrücke vorgesehen hatte. Sie wurde jedoch erst 1836 nach Beseitigung eines linksufrigen Fels-

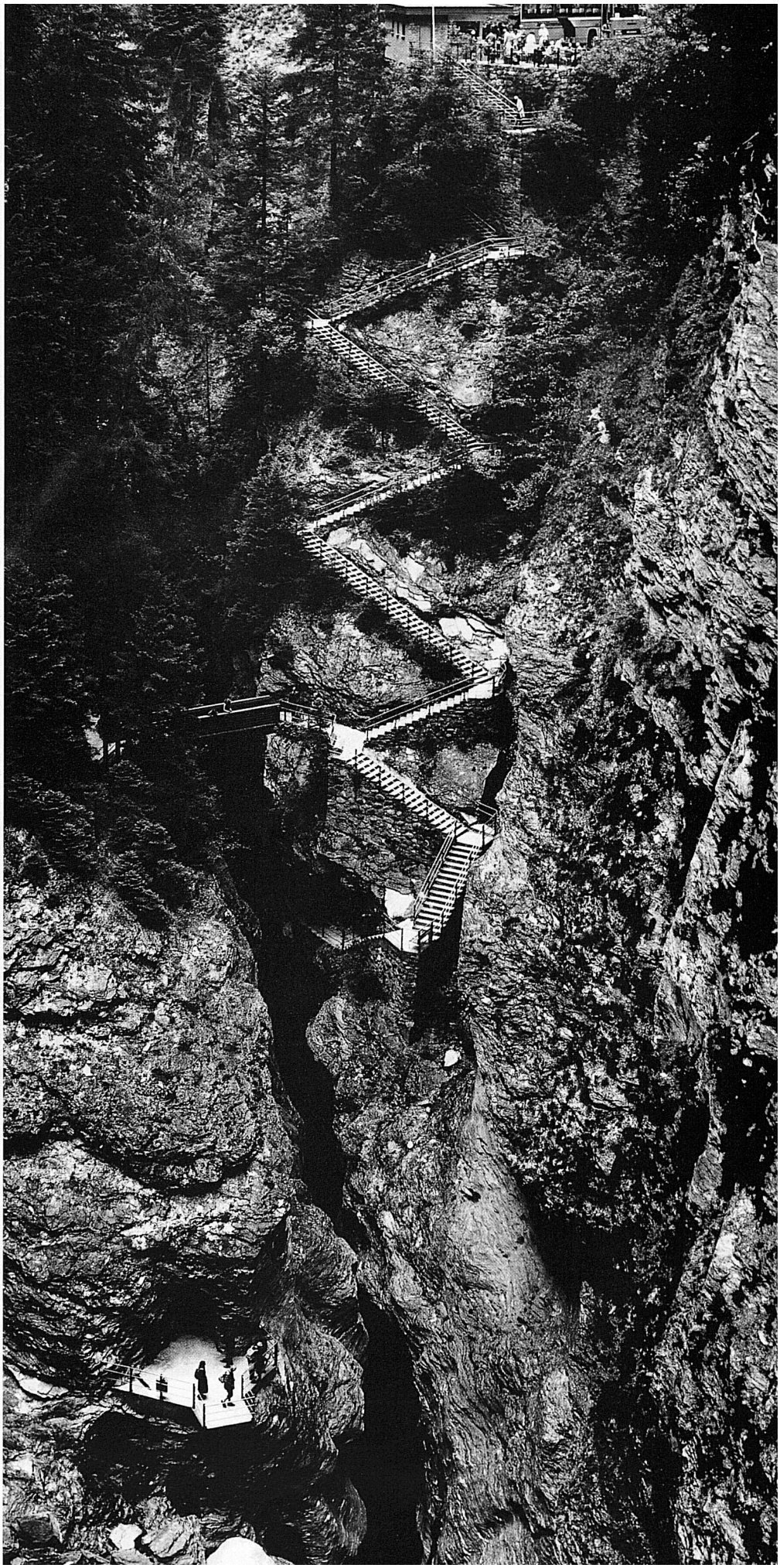
Fortsetzung Seite 21

6 Vom Kiosk führt ein schmaler markierter Wanderweg nordwärts durch die untere Talenge. Von dort sieht man in das von den Fluten ausgehöhlte Felsbett des Hinterrheins.
7 In dieser wilden Urwelt ist der Eingriff des Menschen von unvermuteter Schönheit: die vom Kiosk in die Tiefe der Schlucht führende Treppe

6 Du kiosque, un étroit chemin balisé conduit au nord à travers le défilé inférieur, d'où l'on voit le lit du Rhin postérieur profondément creusé par les eaux.
7 Dans ce monde encore primitif, les interventions de l'homme sont d'une surprenante beauté: ici l'escalier qui mène du kiosque dans la profondeur de la gorge

6 Dal chiosco parte uno stretto sentiero marcato che conduce in direzione nord attraverso la gola inferiore. Da qui lo sguardo corre lungo l'alveo roccioso scavato dalle acque del Reno posteriore.
7 In questo paesaggio primigenio di una bellezza selvaggia, l'intervento dell'uomo ha creato un inaspettato motivo decorativo: la scala che dal chiosco conduce in fondo alla gola

6 A narrow but signed footpath leads from the kiosk northwards through the lower defile. From here there is a view into the rocky bed hollowed out by the Hinterrhein.
7 A work of man set in this wild scenery takes on unexpected beauty: the flight of steps leading from the kiosk to the bottom of the gorge



8

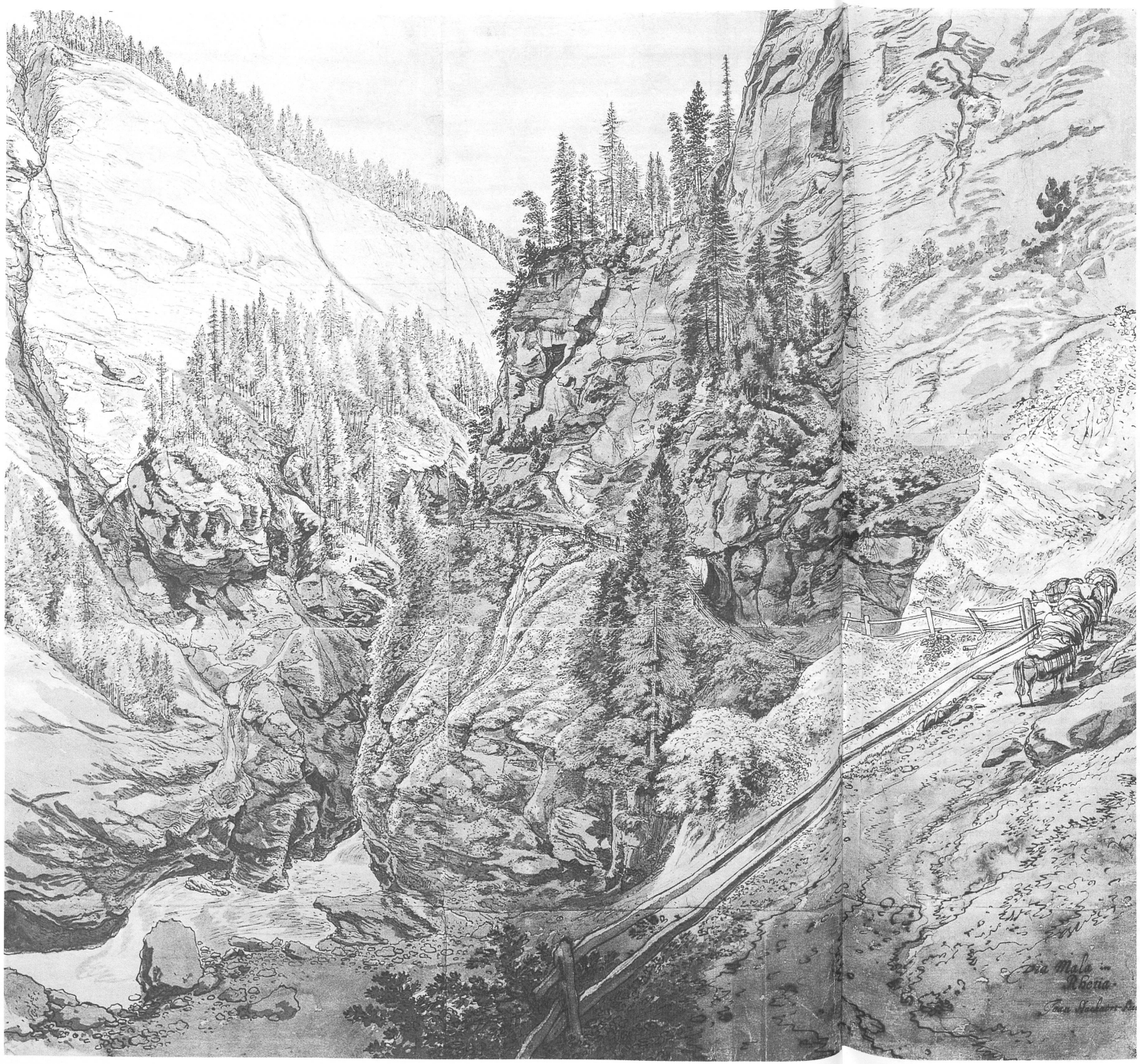
8 Die zweite Halbgalerie heute, von der mittleren Brücke her aufgenommen. Sie hat sich nicht verändert, seit Hackaert sie zeichnete (vgl. Abb. 9 und 10). Den Riss im Felsen davor überbrückte ein Teilstück der «scala», des in der Wand hängenden Stegs.
9 Hackaert hat die eindrücklichste Wegstrecke zwischen den beiden Talengen, wo der Weg auf Balken in der Felswand hing, dreimal gezeichnet. Bei diesem Blatt hatte er das Bildformat zu klein angesetzt, weshalb er es unvollendet liess. In der Bildmitte ist die zweite Halbgalerie aus der Nähe und mit einem Stück der «scala» dargestellt. Blickrichtung gegen Norden, im Hintergrund das Felsplateau von Aclasut. Die Durchzeichnung des grau lavierten Blattes mit der braunen Feder ist nur in der linken oberen Ecke ausgeführt. 378 : 295 mm, Kunsthaus Zürich O 13, Bl. 96

8 L'actuelle seconde demi-galerie, photographiée depuis le pont du milieu. Son aspect n'a pas changé depuis que Hackaert l'a dessinée (cf. ill. 9 et 10). Un tronçon de la «scala» – le sentier suspendu à la paroi de rocher – franchit le précipice qui se trouve au-devant
9 Hackaert a dessiné trois fois le passage le plus impressionnant entre les deux défilés, où le sentier est suspendu à des poutres enfoncées dans la roche. Pour le dessin reproduit ici, il avait choisi un format trop petit. C'est pourquoi il l'a laissé inachevé. Au milieu, on voit de près la seconde demi-galerie avec une partie de la «scala». La vue est orientée vers le nord. A l'arrière-plan, le plateau rocheux d'Aclasut. Le dessin bistre à la plume sur le lavis en grisaille n'est exécuté que dans l'angle supérieur gauche. 378 × 295 mm

8 La seconda semigalleria come si presenta attualmente, in una foto scattata dal ponte mediano. Da quando venne disegnata da Hackaert, essa non ha subito cambiamenti (cfr. le illustrazioni 9 e 10). La crepa nella roccia antistante era scavalcata da una passerella appesa alla parete e costituiva una parte della scala.
9 Hackaert disegnò tre volte il tratto più spettacolare del sentiero fra le due gole che correva lungo la parete di roccia sospeso sulle travi. Egli non completò il foglio da noi proposto su questa pagina, avendo scelto un formato troppo piccolo. Al centro del disegno si nota la seconda semigalleria riprodotta da distanza ravvicinata nonché una parte della scala. Lo sguardo è rivolto a nord: sullo sfondo il plateau roccioso di Aclasut. Il disegno, sfumato in grigio, è stato completato a penna con colore bruno solo nell'angolo superiore a sinistra. 378 : 295 mm

8 The second overhang today, photographed from the middle bridge. It has not changed since Hackaert drew it (cf. Figs. 9 and 10). The fissure in the rock in front of it was crossed by part of the "scala", the stairway hanging in the rock wall.
9 Hackaert depicted the most impressive part of the path between the two defiles, where it was supported by beams in the rock wall, no less than three times. In this case he had started his picture on too small a scale and therefore left it unfinished. The second overhang is shown in the centre from close quarters and with a section of the "scala". The view is to the north, with the rock plateau of Aclasut in the background. The composition is in grey wash, the brown pen drawing has been completed only in the top left-hand corner. Size: 378 × 295 mm

9



sporns eröffnet, und die bis dahin befahrene mittelalterliche Zweibogenbrücke, die schönste in ganz Graubünden, zerfiel dann – entgegen bisherigen Vermutungen, dass sie 1834 einem katastrophalen Hochwasser zum Opfer gefallen sei – ganz allmählich. Ein Rest des Mittelpfeilers steht noch heute auf einem Felsblock im Fluss.
«Nun kann man leicht in ein paar Stunden mit Extrapost und Dilligence von Chur nach Mayland fliegen, wozu man sonst, mit dem Kuriere, wohl 5–6 Tage brauchte», frohlockt der Auslandsbündner Georg von Bawier 1835 in seinem im preussischen Düren herausgegebenen Büchlein «Schneeflocken», dessen Erlös er übrigens «zum Besten der kürzlich durch Wasser Beschädigten» von 1834 bestimmte. «Die neuen Strassen durch den Kanton Graubünden» (so der Beginn des langen Titels) kommentierte in seinem letzten gedruckten Werk auch J. G. Ebel. In Johann Jakob Meyers prächtigem Tafelwerk von 1825 (Umschlagbild) stellt der alte Aufklärer eine nunmehr romantische Via-Mala-Vision der kühnen Tat der Ingenieure gegenüber: Schauerlich und melancholisch sei die Riesenschlucht, «deren ungeheure Felsen auf das grässlichste zerrissen und scharfkantig drohend hervortreten und in die schwarzen Abgründe fallen – eine kühn gethürmte Gebirgswelt über dem Haupt, und die dunklen Tiefen der Unterwelt zu den Füssen…, wo bleiche Todesbilder vorüber wallen, und Grabes-Schrecken aus des Chaos schreckhafter Nacht kalt wehen». Indessen gehöre «grosse Kühnheit dazu, den Gedanken zu fassen, durch diesen Schlund einen Weg zu bahnen. Der Verfasser wagte sich im Herbst des J. 1819 bey… Thusis in diese Kluft hinein über eine fussbreite Brücke, welche hoch über dem Strom an dem linken Ufer neben den schrecklich zerrissenen und hervorspringenden Felswänden von Holzböcken getragen als Aussteckung für die neue Strasse errichtet war…»: Eine «scala» in die Neuzeit des Strassenbaus. *Gustav Solar*

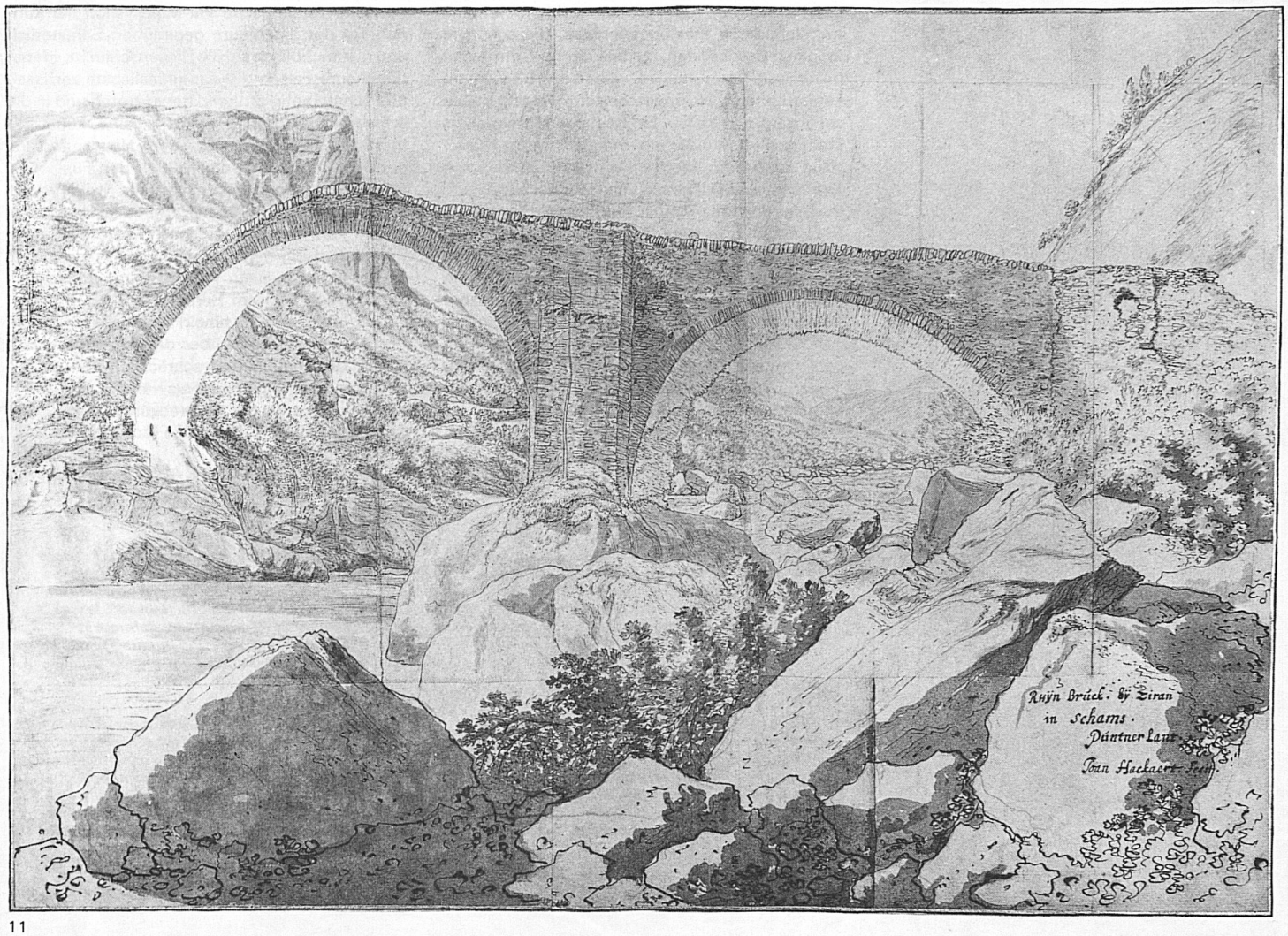
Die grossformatige endgültige Fassung der Ansicht des Via-Mala-Wegs mit der zweiten Halbgalerie, diesmal gegen Süden, zeigt diese, halb von einer Tanne verdeckt, in der Bildmitte. Zur Zeit Hackaerts war die 1473 ausgebaute Strasse zum Saumweg degeneriert. Juli/August 1655, Stift und Feder in Braun, grau, braungrau und violettgrau laviert, 744 : 825 mm. Wien, Österr. Nationalbibliothek, Atlas van der Hem, Bd. 13, Bl. 48

La version définitive grand format de la vue de la Via Mala avec la seconde demi-galerie, cette fois vers le sud, montre cette dernière à demi cachée par un sapin au milieu de l'image. Au temps de Hackaert, la route construite en 1473 s'était dégradée et n'était plus qu'un chemin muletier. Juillet/août 1655, dessin bistre au crayon et à la plume avec lavis gris, grisaille bistrée et violacée, 744 × 825 mm

Disegno definitivo, in grande formato, della veduta sulla Via Mala con la seconda semigalleria rivolta a sud; essa figura al centro del disegno ed è parzialmente coperta da un abete. Ai tempi di Hackaert, la via completata nel 1473 era stata trasformata in mulattiera. Luglio/agosto 1655, matita e penna in bruno, sfumature in grigio, bruno-grigio e violetta-grigio, 744 : 825 mm

The large, final version of the view of the Via Mala with the second overhang, seen this time from the south, shows the overhang in the centre and partly obscured by a pine. By Hackaert's time the road, constructed in 1473, had sunk to the status of a bridle-path. July/August 1655, brown pencil and pen with grey, grey-brown and grey-purple washes, 744 × 825 mm

Depuis sa source au Rheinwaldhorn, le Rhin postérieur s'abaisse, jusqu'à son confluent avec le Rhin antérieur près de la gracieuse localité de Reichenau, en trois paliers: la haute vallée du Rheinwald, le Schons très dégagé et le Domleschg avec ses nombreux châteaux. Deux gorges séparent les trois paliers: la gorge Rofla et la Via Mala, à travers lesquelles le transit des voyageurs et des marchandises a dû se frayer un passage depuis le col de Splügen dès l'aube des temps. A chaque époque de progrès, on s'est mis en devoir de restaurer les anciennes routes et de les rendre carrossables. Mais sur le tronçon le plus difficile de cette voie nord-sud jadis si importante, la Via Mala, il était impossible d'assurer longtemps la sécurité du transit. Les débris de roches qui ne cessaient de tomber des parois perpendiculaires et des pierriers à pic recouvraient la route étroite du côté de la montagne, tandis que la terre s'éboulait constamment sous le remblai du côté de la vallée. C'est ainsi que le paysagiste hollandais Jan Hackaert a représenté la Via Mala, la «voie mauvaise», après l'avoir traversée en 1655, sept ans après la fin de la guerre de Trente ans, en remontant les vallées des sources du Rhin. Fasciné par cette grande et terrible vision, il dessina une douzaine d'images grand format de cet exemple extrême de l'hostilité de la nature et de l'obstination des hommes. Il est certainement retourné plusieurs fois dans la gorge depuis la vallée ensoleillée de Schons, où il séjourna tout un mois. Il est ainsi le meilleur témoin du caractère sauvage et du tracé hardi de la route au XVe siècle ainsi que de son état au XVIIe, alors qu'elle était ravalée au rang de simple piste muletière.
Déjà le présumé chemin romain, grossièrement pavé, qui conduisait depuis le Schons, par Crusch au nord de Zillis, dans la Via Mala, semble avoir été carrossable. On peut lire dans le poème composé en l'an 402 par Claudien en l'honneur du général romain Stilicon, le vainqueur d'Alaric, qui en février/mars de l'an 392 traversa seul le Splügen avec une petite escorte, puis en décembre 401 avec toute son armée: «…les chars s'enfoncent avec leurs attelages de bœufs dans le précipice plein de neige». Il faut se représenter les chars à deux roues attelés de deux bœufs, comme les décrit un document de 1226 sur la construction de la route de Campodolcino à Madesimo: «carrum cum duobus rotis et cum bovibus». La Cardinelle, ce prestigieux ouvrage d'art de la route ultérieure sur le versant sud du col, était impraticable dans l'Antiquité et au Moyen Age, ce qui explique le détour par Madesimo. Le commerce et le trafic croissants à la fin du Moyen Age incitèrent les communes de Thusis, Cazis et Masein, conjointement avec le comte Jörg von Werdenberg, seigneur d'Ortenstein et Heinzenberg, et le bailliage du Domleschg sur la rive gauche du Rhin, à proclamer le 23 avril 1473 que «la route d'empire et le chemin entre Thusis et Schams, nommé Via Mala, seraient ouverts, aménagés et construits». Ladite charte de la Via Mala réglait les conditions de droit et de transit de la nouvelle «route d'empire»;



11

il y est prescrit entre autres que le transporteur doit payer une indemnité si, par sa faute, le marchand perd sa marchandise, ou «s'il lui cause des dommages par négligence au sujet des bœufs, chevaux, chars ou traîneaux».

Il y avait sur ce tronçon deux passages redoutables à maîtriser. Le passage inférieur, qui commençait au pied de la paroi de rocher perpendiculaire des ruines féodales de Hohenrätien, près de Thusis, empêchait toute traversée au lieu dit «Trou perdu» (Verlorenes Loch) avant Rongellen. On pouvait toutefois l'éviter grâce à deux chemins sur les hauteurs des deux versants gauche et droit de la vallée. Le passage supérieur dans la Via Mala ne pouvait être évité par les hauteurs. Le chemin, exposé aux chutes de pierres, y était suspendu et semblait n'être par endroits qu'un sentier posé sur des poutres enfoncées dans la roche. Au-dessous de cette «scala» (échelle), ainsi nommée à cause des traverses qui empêchaient de glisser, on entendait mugir le Rhin invisible au fond de la gorge. Il n'y avait que deux endroits où le voyageur jouissait d'un peu de répit: dans les deux demi-galeries il était à l'abri sous la paroi de rocher creusée et suspendue au-dessus de sa tête, mais il voyait et entendait près de lui les blocs de glace et de pierre qui tombaient dans la gorge. On ne s'étonne pas qu'il y eût à l'entrée et à la sortie une petite chapelle où l'on pouvait entrer avant la traversée pour implorer la protection du Seigneur et, après, pour lui rendre grâce.

La chapelle St-Alban sur l'alpage Carschenna au-dessus de Hohenrätien, au début du chemin du côté droit, se rattache par son saint patron irlandais au VIIIe ou IXe siècle. Des restes de murs subsistent. L'église St-Ambriesch, à la sortie du val de Schons, devrait être plus ancienne, car les églises dédiées à saint Ambroise, évêque de Milan (IVe siècle), sont fréquentes à la croisée des routes romaines. Les deux monuments attestent l'ancienneté et l'importance de la route du Splügen, dont la «Via Mala» était un tronçon. Nous savons par une description du tracé de la nouvelle route de 1818 (qui est aujourd'hui l'ancienne route) qu'on avait, pour la construire, éliminé les vieux murs de St-Ambriesch. Leur emplacement exact était resté inconnu et l'on n'en possédait pas d'image. Seuls le «mayen» St-Ambriesch à gauche au-dessus de la gorge et le ravin nommé «Val Baselgia» (val de l'Eglise) sur la rive gauche indiquaient approximativement l'endroit. En étudiant à Vienne les dessins de Suisse de Hackaert, je découvris la vue de la ruine sous une haute paroi de roche, qui est reproduite ici. Après avoir vainement interrogé des connaisseurs de la région, je finis, après un examen plus approfondi, par reconnaître la paroi de rocher Badér: l'église en ruine avec son antique abside rentrante de style préroman, c'était St-Ambriesch. La détermination exacte de l'emplacement sous une extension de la route en forme de parking à la sortie de la gorge ne présentait plus de difficultés. Contrairement aux suppositions antérieures, le bâtiment était déjà dégradé depuis longtemps à l'époque de Hackaert.

Au XVIIIe siècle, on transforma de nouveau le sentier muletier en route carrossable. Les passages dangereux entre les deux défilés de la gorge, où le chemin passait par les deux demi-galeries et par la «scala», furent évités par l'ingénieur de Davos, Christian Wildener, grâce à deux ponts de pierre construits en 1738 et 1739 et à un court tronçon de route sur la rive droite. De ces deux ponts hardis, le plus haut, au sud, subsiste encore à côté du nouveau.

Au début du XIXe siècle, l'étroit petit chemin était définitivement périmé. Au lieu de le restaurer encore une fois, les responsables et les autorités du canton pauvre qu'étaient les Grisons, craignant la concurrence croissante du Brenner et du Gothard, optèrent, conjointement avec des ingénieurs tessinois et avec l'aide financière du Royaume de Sardaigne, pour un projet qui devait permettre d'éviter les chicanes douanières autrichiennes en Lombardie. Le député tessinois Giulio Pocabelli, un réalisateur expérimenté qui

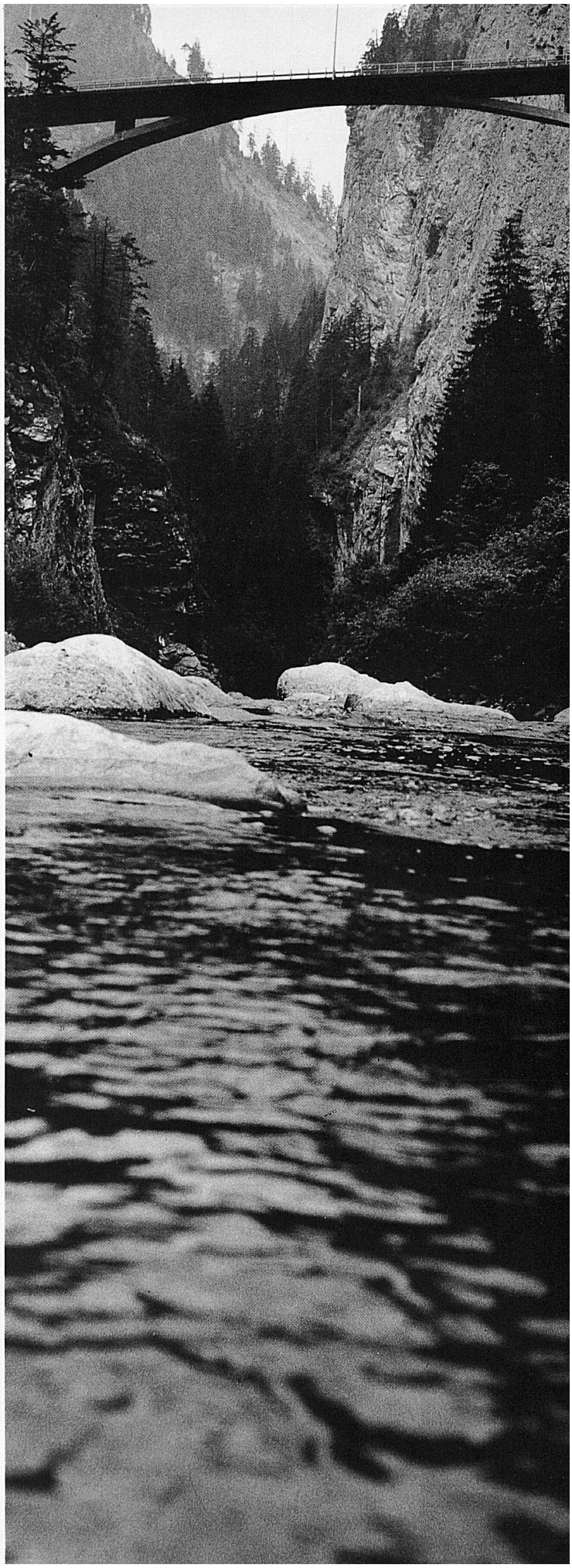
11 Jan Hackaert: Die alte Raniabrücke «Punt da Tgiern» (Steinerne Brücke). Juli/August 1655. Feder in Braun, grau laviert, 484 : 673 mm. Wien, Österr. Nationalbibliothek, Atlas van der Hem, Bd. 13, Bl. 6. Die im Via-Mala-Brief von 1473 nicht erwähnte schöne Zweibogenbrücke war sicher älter als der Via-Mala-Weg und zeigt noch romanische Stilmerkmale.
12 Die eiligen Reisenden, die heute die Via Mala auf der Autobahn in wenigen Minuten und meist im Tunnel durchfahren, erhalten nur einen schwachen Begriff von ihrer grossartigen Szenerie. Wer sie erleben will, sollte sie auf der alten Strasse durchwandern.

11 Jan Hackaert: Le vieux pont Rania «Punt da Tgiern» (pont de pierre). Juillet/août 1655, dessin bistre à la plume avec lavis grisaille, 484 × 673 mm. Le pont à deux arches, qui n'était pas mentionné dans la charte de la Via Mala de 1473, était certainement plus ancien que le chemin de la Via Mala; il présente encore des caractéristiques romanes.
12 Les voyageurs pressés, qui traversent aujourd'hui la Via Mala par l'autoroute en quelques minutes, et le plus souvent par le tunnel, n'ont qu'un faible aperçu du grandiose spectacle. Celui qui veut vraiment en jouir, devrait parcourir à pied l'ancienne route
11 Jan Hackaert: Il vecchio ponte sulla Rania detto «Punt da Tgiern» (Ponte di pietra). Luglio/agosto 1655. Disegno a penna in bruno, sfumato in grigio, 484 : 673 mm. Il bel ponte a due archi, non menzionato nella lettera del 1473 dalla Via Mala, era certamente più antico della strada omonima; si notano caratteristiche stilistiche romaniche.
12 I frettolosi viaggiatori che oggigiorno attraversano la Via Mala in pochi minuti sull'autostrada e per lo più nel tunnel non possono rendersi conto della grandiosità della scena. Chi vuole godere questo paesaggio deve percorrere a piedi la vecchia strada

11 Jan Hackaert: The old Rania Bridge "Punt da Tgiern" (Stone Bridge). July/August 1655. Brown pen drawing with grey wash, 484 × 673 mm. Though not mentioned in the Via Mala deed of 1473, the handsome two-arch bridge was certainly older than the Via Mala route itself and reveals Roman features.
12 Hurried tourists who traverse the Via Mala in a few minutes on the modern motorway, in a tunnel most of the time, see very little of its impressive scenery. The only way to enjoy it fully is to follow the old road on foot

Hackaerts Schweizer Ansichten, die bei weitem ältesten wirklichkeitsgetreuen Darstellungen von Schweizer Lokalitäten und Gebirgsgegenden, werden derzeit faksimiliert und von der Zentralbibliothek Zürich und dem Schweizerischen Institut für Kunstwissenschaft in limitierter Auflage herausgegeben. Informationen bei den Herausgebern

avait construit la route du Monte Ceneri, se vit confier la construction d'une «route commerciale» par les cols du Splügen et du San Bernardino. Avec son adjoint Richard La Nicca, de Sarn sur le Heinzenberg, il commença par raccourcir le long trajet d'évitement par l'ouest du «Trou perdu» en perçant un tunnel, puis il conduisit la chaussée sur le tracé de Wildener vers le pont supérieur et, jusqu'en 1822, la prolongea vers la sortie sud de la gorge, où il avait prévu un troisième pont supérieur à la place de l'ancien pont Rania. Mais celui-ci ne fut inauguré qu'en 1836 après l'élimination d'un éperon rocheux sur la rive gauche, et le pont moyenâgeux à deux arches, le plus beau des Grisons, qui avait servi jusqu'alors, commença à tomber en ruine. On avait supposé jusqu'à présent le contraire: à savoir qu'il avait été emporté par une inondation catastrophique en 1834. On peut voir encore aujourd'hui, sur un rocher dans le fleuve, un reste du pilier central.
«On peut maintenant filer en quelques heures de Coire à Milan par la poste spéciale et la diligence, alors que l'ancien courrier mettait cinq à six jours!» Cette déclaration enthousiaste, c'est le Grison de l'étranger, Georg von Bawier, qui l'écrivait en 1835 dans son petit livre intitulé «Schneeflocken» (flocons de neige).



▲13 ▼14