

Strecke GR 27 *Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)*
Landeskarte *1216, 1236, 1256*

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Die Strecke GR 27 von Tiefencastel nach Bivio ist Teil der Oberen Strasse, welche ihre Fortsetzung in den Pässen Septimer (GR 29), Julier (GR 31) und Maloja (GR 33) findet. Sie ist neben der Unteren oder Italienischen Strasse mit den Pässen Splügen (GR 17) und Bernhardin (GR 19) die wichtigste Bündner Transitroute. Ihre Begehung seit der Römerzeit gilt als gesichert.

Tiefencastel als Ausgangspunkt ist urkundlich erstmals 831 als Castellum Impitinis erwähnt (CD: I/299; in KDMGR 1937: II/320). Im Frühmittelalter handelte es sich um eine befestigte Siedlung mit Königshof. In Tiefencastel war auch eine bischöfliche Waage. Im Zusammenhang mit der Diskussion um links- und rechtsseitige Wege ins Oberhalbstein ist die abgegangene Pfarrkirche St. Ambrosius (beim heutigen Bildstock Sontg Ambriesch an der jetzigen Passstrasse gelegen) zu nennen. Sie ist ebenfalls in der Urkunde von 831 genannt und existierte 1370 noch. Laut POESCHEL (KDMGR 1937: II/320) ist sie vermutlich im 15. Jahrhundert abgegangen.

Bivio (lateinisch: Scheideweg) als Endpunkt der Strecke wird auch im karolingischen Urbar von 831 erwähnt – ein möglicher Hinweis, dass zu jenem Zeitpunkt sowohl der Julier als auch der Septimer begangen wurden. POESCHEL vermutet aber, dass zu jenem Zeitpunkt dem Julier Priorität zukam, und zwar auf Grund des Verzeichnisses der fiskalischen Tabernen, wo auf die Sust von Bivio unmittelbar jene von Sils folgt (KDMGR 1940: III/225). Dies änderte sich aber spätestens seit dem Bau des Hospizes auf dem Septimer um 1100. Bivio dürfte als Ausgangsstation für zwei Pässe immer recht bedeutend gewesen sein, wenn auch aus römischer Zeit kaum Zeugen vorhanden sind. Die früheste literarische Quelle stammt aus dem 16. Jahrhundert: "Deutsch heisst es Stalla, wegen der häufigen Einkehr der Säumer" (CAMPELL 1851: 51); SERERHARD(1994: 86) schrieb um 1740: "Daher dieses Bivio oder Stalla, so gering schätzig es sonst wurde gehalten werden, desto mehr aestimiert werden muss, wegen der ziemlich grossen Niederlaag der Durchreisenden an diesem Ort". Erst im 19. Jahrhundert entschied man sich für den Bau der Kunststrasse über den Julier; der Septimer - und damit bis zu einem gewissen Grad auch Bivio - verloren jegliche Bedeutung für den Transitverkehr.

RAGETH (1979: 120) glaubt, die bronzezeitliche Siedlung Padnal bei Savognin beweise bereits für die Prähistorie intensiven Nord-Südhandel. Tatsächlich gibt es im Oberhalbstein neben dem Padnal noch weitere Fundorte aus der Urgeschichte, so beim Hügel Plattas bei Tiefencastel, bei Motta Vallac nördlich von Salouf, bei Caschigns oberhalb Cunter oder bei Rudnal über Savognin (WYSS 1977: 2ff.). Der Münzenfund von 1786 in Burvagn brachte u.a. auch vorrömische, massiliotische Münzen, d.h. oberitalienische Imitationen der in Marseille geprägten griechischen Silberdenare zutage – ein weiterer Hinweis, dass diese Passroute bereits in vorrömischer Zeit begangen wurde (SCHNYDER 1973/75: 3).

Für die römische Epoche ist die Linie durch das Oberhalbstein zweifelsfrei belegt, wie man aus der Zusammenstellung von RAGETH (1979: 118) sieht:

- Seit 1935 ist ein römisches Passheiligtum auf dem Julier bekannt (ausser den schon im 16. Jahrhundert beschriebenen Säulen fand man eine grosse Anzahl römischer Münzen, das Fragment einer Inschriftplatte, Fragmente von Marmorplatten, zwei Bruchstücke einer lebensgrossen Steinstatue sowie eine Anzahl Keramikfragmente).
- Radspuren auf dem Julier.
- Station Tinnetio aus Itinerarium Antonini (Römische Strassenkarte 300 n. Chr.).
- Savognin: Römische Münzen.
- Motta Vallac: spätrömische turmartige Anlage sowie zwei spätrömische Münzen.
- 200 m oberhalb Mon: römische Mauerreste und Kulturschicht mit römischer Fibel und Keramik sowie spätrömisches Grab.
- Verschiedene römische Funde in Riom, vermutlich Reste von mehreren römischen Gebäuden (1. - 4. Jahrhundert bewohnt).
- Stierva: Spätrömische Münze.
- Tiefencastel: Römische Keramik, Münzen und Hufschuh.

Auch im Frühmittelalter scheint die Linie durch das Oberhalbstein und über die beiden Pässe Julier und Septimer beliebt gewesen zu sein, wie man zum Beispiel aus dem Urbar des 9. Jahrhunderts ablesen kann. In der Abschrift von Aegidius Tschudi erscheinen darin u.a. die Herbergen von Lantsch/Lenz und Marmorera/Marmels sowie die Heuspeicher von Bivio und Sils (SCHNYDER 1973/75: 11). Seit sich das Deutsche Reich dem päpstlichen Primat unterworfen hatte, erfolgte eine ununterbrochene Wallfahrt von kirchlichen Würdenträgern und Pilgern nach Rom. Das älteste Hospiz auf dem Septimer wurde Petrus geweiht. Die Ottonen Könige hatten ein Interesse daran, dass Bischöfe die Pässe kontrollierten (der Bischof von Chur die Bündner Pässe und der Bischof von Brixen den Brenner), da dadurch keine Erblichkeit des Amtes wie bei Territorialfürsten bestand. Durch eine Reihe von Schenkungen an den Bischof von Chur gelangte die ganze Passstrecke durchs Oberhalbstein und den Septimer in den Besitz des Bischofs von Chur. "So amtete der Bischof von Chur, der 806 von Karl dem Grossen aller weltlichen Befugnisse enthoben worden war, 150 Jahre später in einem massgebenden Teil des Landes wieder als Inhaber der landesherrlichen Hohheitsrechte" (SCHNYDER 1973/1975: 13). Zentrum der bischöflichen Herrschaft war Riom, und in Salouf und Savognin befand sich je ein Grosshof des Bistums Chur (KDMGR 1940: III/258, 264, 280).

Die grösste Schwierigkeit auf der ganzen Strecke bot der Abschnitt zwischen Tiefencastel und Cunter. In römischer Zeit ist ein Verlauf über Mon - Del - Salouf - Riom nachgewiesen, was aber nicht ausschliesst, dass auch ein Weg durch die Schlucht oder den Crap Ses geführt haben könnte (RAGETH (1979: 119f.)) Durch den Ausbau des Viamalaweges von 1473 erwuchs der Oberen Strasse

massive Konkurrenz. Sogar Bischof Ortlieb soll sich auf die Splügenroute umgestellt haben. Um nicht zu viel Transitverkehr an die andern Pässe (Splügen/San Bernardino, Gotthard oder Brenner) zu verlieren, musste die Passroute attraktiver gestaltet werden. Es ist durchaus möglich, dass zu jenem Zeitpunkt ein neuer Weg durch die Schlucht oder den Crap gelegt bzw. eine bestehende ausgebaut wurde. Wann und wie dies geschah, lässt sich auf Grund der bisher bearbeiteten Quellen und der Literatur aber nicht rekonstruieren. Der früheste indirekte Hinweis für einen möglichen Verlauf durch den Crap entstammt einem Urteilsspruch zwischen Conters und Tinzen von 1571; darin erlässt der Bischof den Auftrag an die Port Tinizong, "wäg oder strassen zu erhalten" für die Kaufleute, damit sie sicher hin und her fahren können ... und alsdann usserhalb des gerichts statt Plaun da Watznals genannt bis usser zu oberst des steins" (GA TINIZONG, Nr. 12, 23. März 1571). SIGRON (1968: 38) nimmt bereits für das Mittelalter einen Weg durch den Crap an. Die Karte von SCHMID VON GRÜNECK von 1716 zeigt den Weg ebenfalls durchgehend auf der rechten Juliaseite, vermutlich durch den Crap. Aufgrund der Quellen aus dem Gemeindearchiv Tiefencastel ist spätestens seit dem 18. Jahrhundert eine Wegverbindung entlang der Julia bekannt (AKTEN PORTENWESEN, Couverts 1 und 2). 1733 soll man am Fusse des Crap Ses eine neue Linie eröffnet haben und 1777 wurde etwa auf der Höhe der späteren Kommerzial- oder Kunststrasse (1834-1840) ein Weg aus dem Felsen gesprengt (PETERELLI 1806: 423). In der 1802 entstandenen Karte von MECHEL figuriert sowohl die neue Linie durch den Crap als auch eine nahe der Julia führende, linksseitige Variante. Mindestens zeitweilig scheinen demnach beide Varianten nebeneinander existiert zu haben (Vergleiche auch GR 27.2 und GR 27.3). Nach 1777 wurde die mühsame Passage durch die Schlucht aufgegeben. Einige Jahrzehnte später hatte aber auch dieses Trassees ausgedient: Am 24. August 1835 meldete Richard La Nicca, der leitende Ingenieur, den Baubeginn zwischen Tiefencastel und dem Crap Ses. Bis 1840 sollte die Strecke bis Bivio fertig werden. Der Abschnitt von Bivio nach Silvaplana war bereits 1826 erbaut worden. Der Grund für den Bau der Kommerzialstrasse war zum einen die Konkurrenz (im 18. Jahrhundert war über den Brenner, 1823 auch über den Bernhardin und Splügen eine Kunststrasse gebaut worden), zum andern die Hungersnot, welche Graubünden 1816 erfasst hatte: die miserablen Strassenverhältnisse hatten einen schnellen Transport von Lebensmitteln verunmöglicht. Aus diesen Gründen forderte 1830 das Hochgericht Oberhalbstein den Aus- oder Neubau des Crap Ses auf Kantonskosten. Der Kanton war aber nur bereit zu zahlen, wenn die Porten auf ihre Vorrechte verzichteten (SIMONETT in: SAVOGNIN 1988: 107).

GELÄNDE *Aufnahme 1. Juni 1995 / Hj*

Auf der Strecke Tiefencastel - Bivio unterscheiden wir zwischen der Kommerzialstrasse von 1834-1840 (GR 27.10) einerseits und mehreren älteren Verbindungen, welche unter GR 27.1 - 27.5.6 behandelt werden. Im einzelnen ist es aber schwierig, die Linienführungen eindeutig zu datieren. Relikte aus der Zeit vor der Kommerzial- oder Kunststrasse sind fast auf der ganzen Strecke sichtbar, wobei je nach Abschnitt der Substanzgrad recht unterschiedlich ist. Die Kunststrasse selber enthält noch einige Elemente traditioneller Strassenbaukunst, die meisten allerdings aus der Zeit des Ausbaus von 1935-1940. Gegenwärtig wird die

ganze Julierstrasse von Chur bis Silvaplana in Etappen ausgebaut, was eine weitere Verminderung der historischen Substanz mit sich bringt.

Von der Linienführung GR 27.1 gibt es m.E. nur zwei Teilstücke, welche mit einiger Sicherheit der ältesten – und damit wohl auch der römischen Generation – zugeordnet werden können: zum einen das Fragment bei der prähistorischen Siedlung Platta, zum andern der Weg zwischen Del und Salouf, der am ebenfalls prähistorisch bedeutenden Mont Vallac vorbeiführt. Von GR 27.2.1 sind einige Wegrelikte durch die Schlucht sichtbar, von welchen der heute nicht mehr gangbare Felsenweg von 1733 der spektakulärste ist. Als dritte Linienführung ist der Weg durch den Crap (GR 27.3) zu nennen: Hier lassen sich bereits oberhalb Tiefencastel verschiedene Aufstiege unterscheiden; an einer Stelle ist auf Grund einer Felsinschrift auch die Linie von 1777 nachweisbar. Von Cunter bis Tinizong (GR 27.4) sind die Relikte früherer Wege meist parallel zur Fahrstrasse vorhanden (Burvagn, Mulegn). Im Aufstieg nach Rona (GR 27.5.1) finden sich Hohlwege und gepflästerte, noch benützte Trassen. Die ehemals sumpfige Ebene von Rona (GR 27.5.2) wurde am rechten Talhang umgangen (Feldweg mit Trockenmaurerrelikten). Ab Mulegns ist die linksseitige Linienführung teils verschüttet (Felssturz), teils verläuft sie zwischen Trockenmauern (GR 27.5.3). Beim Abschnitt Spliatsch (GR 27.5.4) sind Wegreste zur ehemaligen Brücke zu erkennen. Ein recht ausgeprägtes Hohlwegstück liegt zwischen Fugnetta und Stalveder (GR 27.5.5). Der letzte Abschnitt vor Bivio ist von verschiedenen Hohlwegvarianten und einem ausgeprägten Hangweg mit teilweise felsiger Wegoberfläche nach Bivio gekennzeichnet.

— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 1 Über Mon - Del - Riom - Savognin
Landeskarte 1236

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Dass der Septimer- /Julierweg in römischer Zeit über Mon - Del - Riom führte, ist aufgrund der bisherigen Erkenntnisse nicht anzuzweifeln. Man denke nur an die verschiedenen römische Funde in Riom aus dem 1. - 4. Jahrhundert (RAGETH 1977, 1979, 1982, 1983). Auch die Funde in Crest'Ota südwestlich von Mon sind als Indiz für einen römischen Durchgang zu werten (PLANTA 1986: 101).

Der Weg könnte auch noch im Mittelalter – wenigstens als Variante – Transitbedeutung gehabt haben, wie BENER aus dem Einkünfterodel des Bistums aus den Jahren 1290-98 schliesst: daraus "geht mit Deutlichkeit hervor, dass der Septimerweg über Salux ging, sonst wäre es nicht zu erklären, wie dieser Hof zur Stellung von 15 Säumern käme, während das etwas höher gelegene Präsenz und das gegenüber liegende Conters diese Last nicht hatten (CD: I/118, zit. in BENER 1930: 49).

Der Weg war – trotz erheblicher Gegensteigung – ebenso attraktiv wie die Passagen durch die Schlucht und durch den Crap Ses, da letztere beide grosse Wegbau- und Unterhaltsprobleme stellten.

GELÄNDE *Aufnahme 23. September 1994 / Hj*

Zwischen Tiefencastel und Riom gibt es verschiedene – oft nur unbedeutende – Wegfragmente, welche nicht in einen eindeutigen historischen Kontext gebracht werden können. Mit grosser Wahrscheinlichkeit liegen das grasbewachsene Hohlwegstück nördlich von Prudens (westlich der prähistorischen Siedlung Plattas) und der Flurweg von Del bis zur Kirche nördlich von Salouf auf einem sehr frühen historischen Verlauf. Die Wegrelikte haben eine maximale Breite von 1.5 m und eine Oberfläche aus Lockermaterial, insbesondere Gras oder erdigen Waldboden. Ab Del wird der unbenützte Hohlweg von der Fahrstrasse unterbrochen. Abschliessend ist diese wohl älteste Linienführung durch ein Schottersträsschen vom Motta Vallac zur Kirche von Salouf überlagert. Der knapp 2 m breite Weg verfügt bergseits (und bis zur Abzweigung von Motta Vallac auch talseits) über einen einfachen Holzlattenzaun mit grasbewachsener Böschung auf der Bergseite.

Das geschotterte Strässchen zwischen Salouf und Del. Im Hintergrund der Felshügel Motta Vallac, dessen Besiedlung bis in die Bronzezeit zurückreicht. Die Untersuchungen des Schweizerischen Landesmuseums unter RENE WYSS brachten ausserdem spätrömische oder frühmittelalterliche Funde zutage (ZÜRCHER 1982: 37). Der Weg ist heute nicht mehr durchgehend bis Del begehbar.
Abb. 1 (Hj, 23. 9. 1994)



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 2 durch die Schlucht
Landeskarte 1236

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Der Weg – oder besser – die Wege durch die Schlucht sind mehrfach belegt. Die Quellen dazu stammen vorwiegend aus dem 18. Jahrhundert; es sind dies einerseits Dokumente aus dem Gemeindearchiv von Tiefencastel, zum andern Reisebeschreibungen und Karten. Die zahlreichen Quellen sind nicht immer leicht zu interpretieren, da viele Namen auftauchen, die wir nicht lokalisieren konnten. In den neueren Kartenwerken wie TK Bl. XV/1853 und TA 426 Savognin 1887 sind keine Wege durch die Schlucht mehr zu finden.

PETERELLI (1806: 423) behauptet in einer oft zitierten Stelle, der Weg oder die Strasse sei bis 1733 durch den Crap (und nicht dem Wasser nach!) verlaufen: "In älteren Zeiten gieng die Strasse beim Stein da wo jetzt; Anno 1733 änderte man den Weg und führte ihn ganz in der Tiefe, dem Wasser nach. So blieb es bis 1777 wo, unter Direktion des Landeshauptmanns Rudolph von Salis-Soglio, die alte obere Strasse durch Sprengung der Felsen wieder geöffnet wurde". Belege für diese Annahme existieren meines Wissens allerdings keine.

Zwischen 1733 und 1777 scheint der Weg tatsächlich dem Wasser nach geführt zu haben. SIGRON (1968: 58) schreibt dazu, die Gemeinde Tiefencastel habe dem Meister Johann Fürsinger im Jahre 1754 12fl. "für weg machung der bruck ainta La Rosna" ausbezahlt. Allerdings scheint die Brücke nicht lange Bestand gehabt zu haben, da vier Jahre später bereits wieder 40fl. für die "wider aufmachung der bruck ainta La Rosna" nötig wurden. Auch Podestà SALIS-MARSCHLINS erwähnt in seinem Inspektionsbericht von 1759/60 von einem "sehr schlechten brügglein Sopra delli Camini". In seiner Beschreibung des Weges nennt er zudem "eine brugg bey Crap Ses" und eine "brugg al Crap Marcio" vor Splis. Mit ziemlicher Sicherheit kann heute nur die letzte der erwähnten Brücken anhand von Relikten lokalisiert werden. Gleichorts weist er auf die miserablen Wegverhältnisse hin: Gleich bei der Grenze zu Tiefenkasten sei die "strass gar gäch und hat nöthig, besser in die Schräge gezogen zu werden" und über der Brücke bei Crap Marcio und auch zu Splis sei der Weg an einigen Orten mit Holzschranken zu verwehren da die Seitenmüerchen teils abgefallen seien (SALIS-MARSCHLINS 1760). Diese Linienführung zeigt auch die Karte von WALSER (1768), während MECHEL (1802) – also nach dem Bau des Strässchens von 1777 – sowohl die Linie durch den Crap Ses als auch diejenige durch die Schlucht anführt.

Eine weitere Bestätigung für den Weg dem Wasser nach gibt LEHMANN (1797/99: 290): "Der schöne neue Weg ins Oberhalbstein ist hin und wieder durch Felsen gesprengt, und bleibt auf der rechten Seite des Landwassers, da hingegen der alte bald diesseits, bald jenseits führte, und beides schlecht und gefährlich war".

GELÄNDE *Aufnahme 5. Mai 1995 / Hj*

Die schwierige Topographie mit teilweise unpassierbaren Abhängen zwang die Wegbauer, mehrmals die Flusseite zu wechseln. Eine noch nachweisbare (Doppel?)Brückenstelle ist südlich von Spleis (etwa auf der Höhe der Koordinate 169), eine andere könnte etwa im Gebiet der ehemaligen Brücke von Flex (Pkt. 1074) gelegen haben. Weitere Querungen waren je nach Wegverlauf nötig, die Quellen lassen ihre genaue Lokalisierung jedoch nicht zu.

Das historische Trasse nach Spleis ist nicht mehr eruierbar. Es ist aber denkbar, dass das neuzeitliche, 2.5 m breite Schottersträsschen (GR 316) dem historischen Verlauf entspricht. Südlich davon führen schlecht begehbare, erdige Fusswegrelikte am bearbeiteten Crap Marsch vorbei. Anschliessend gibt es bis zur ersten Brückenstelle zwei aufgelassene, parallele Varianten: Die flussnahe, wenig ausgeprägte Linie führt zu einem potentiellen Brückenwiderlager, die zweite Linie querte die Julia wenig weiter südlich; von der letzteren ist das linke Widerlager (mit Eisen verbundene Stein-Holzkonstruktion) noch vorhanden. Auch am rutschigen, teilweise mit Geröll übersäten und sehr steilen linken Schluchthang finden sich noch in Foppas und Galdangs 1.5 - 2 m breite Hangwegrelikte mit talseitiger Böschung.

*Die abgerutschte Passage am Crap Marsch, dem "Faulen Felsen", dient als Wildwechsel.
Abb. 1 (Hj, 5. 5. 1995)*



*Das mit Steinen übersäte Hangwegrelikt
von Galdangs. Der Weg war hier fast 2
m breit.
Abb. 2 (Hj, 4. 5. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 2 durch die Schlucht
Abschnitt 1 Crap Ses; Felsenweg von 1733
Landeskarte 1236

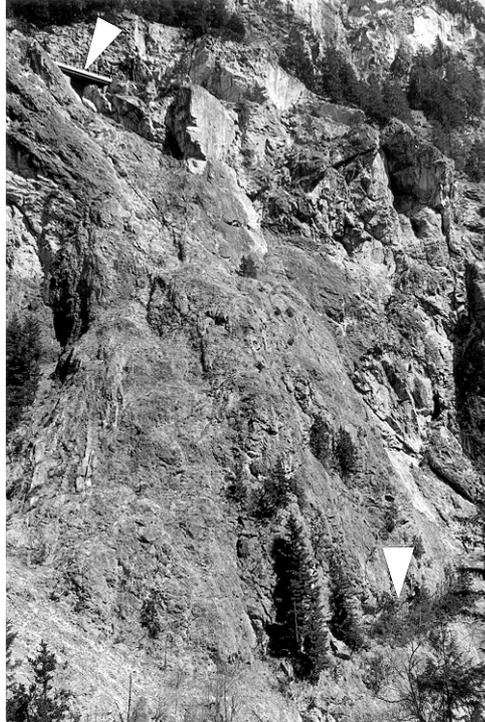
GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Verschiedene Dokumente im Archiv von Tiefencastel belegen die Bemühungen, endlich den Weg zwischen Tiefencastel und Cunter zu verbessern. Gemäss PETERELLI (1806: 423) war es 1733 soweit (vgl. GR 27.2). SERERHARD bestätigte dies 1742 – also nur wenige Jahre später – in seiner Einfalten Delineation aller Gemeinden gemeiner dreien Bünden: "Dies Land wird Oberhalbstein, Supra Saxum oder Sursais, welches alles gleich lautet, genennet, weil es ein enger, raucher, steinichter Weg gewesen, von Tiefenkasten bis auf Bruein, welcher mühsamme und rauche Weg aber vor etlichen Jahren aus Antrieb der Herren von Salis auf Soglio um ein merkliches verändert und durch Aussprengung vieler Felsen gut und passabel gemacht worden (SERERHARD 1994: 82).

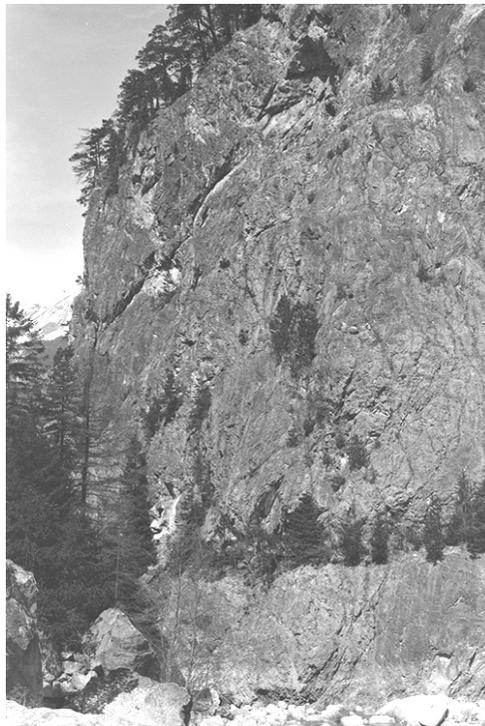
GELÄNDE *Aufnahme 4. Mai 1995 / Hj*

Spektakulärer Abschnitt am Fusse des Crap Ses. Dieser 1733 aus dem Felsen gesprengte Weg ist auf der Nordseite über 2 m breit. Talseits wird er von einer gegen 2 m hohen Trockenstützmauer aus Bachsteinen begrenzt. Im Südteil ist der Weg 1.2 m breit und die Halbgalerie 1.5 m hoch. Vom Fluss oder von der gegenüberliegenden Talseite ist der Wegverlauf an der Baumreihe auf dem ehemaligen Trassee zu erkennen. (Der Weg ist nur teilweise passierbar; für eine genaue Beschreibung siehe PLANTA 1986: 107f.).

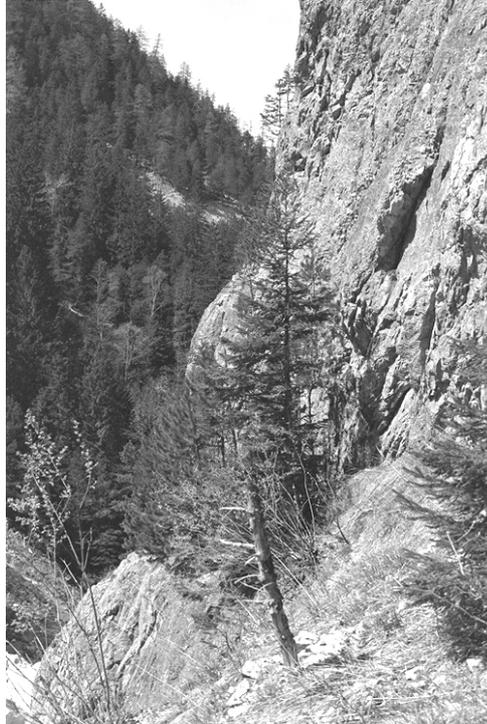
*Die zwei Pfeile markieren die Kunststrasse (oben, inzwischen durch einen Tunnel ersetzt) und die Felspassage von 1733.
Abb. 1 (Hj, 4. 5. 1995)*



*Spektakulärer Weg am Fusse des Crap Ses, 15 m über der Julia. Der Wegverlauf ist an den Bäumchen zu erkennen.
Abb. 2 (Hj, 4. 5. 1995)*



*Der 1733 aus dem Felsen gesprengte
Weg ist nicht mehr begehbar.
Abb. 3 (Hj, 4. 5. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 3 über Plaz - Crap Ses
Landeskarte 1236

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Im Zusammenhang mit der Diskussion um links- und rechtsseitige Wege von Tiefencastel ins Oberhalbstein macht POESCHEL (KDMGR 1940: III/225) auf die abgegangene Pfarrkirche St. Ambrosius (beim heutigen Bildstock Sontg Ambriesch nahe der jetzigen Passstrasse gelegen) aufmerksam: Ihre Lage lässt vermuten, dass der rechtsseitige Weg über Plaz - Tgant Ladrung und Crap Ses sehr wohl denkbar wäre. Die Kirche ist in der Urkunde von 831 genannt und existierte 1370 noch. Laut POESCHEL (KDMGR 1937: II/320) ist sie vermutlich im 15. Jahrhundert abgegangen. Hinweise für eine Verbindung über den Crap treten allerdings erst viel später auf. So 1571, als der Bischof die Gemeinde Tinizong beauftragte, "wäg oder strassen zu erhalten" für die Kaufleute, damit sie sicher hin und her fahren können ... und alsdann usserhalb des gerichts statt Plaun da Watznals genannt bis usser zu oberst des steins" (GA TINIZONG, Urkunde Nr. 12, 23. März 1571). Zur gleichen Zeit schrieb CAMPPELL (1851: 51): "Wir setzen nun über die Albula und gehen zu dem circa 15'000 Schritte von Tiefencastel entfernten Ursprunge des kleinen Flusses zurück, der das Oberhalbstein durchströmt". Auch aus dem folgenden Jahrhundert liegt ein Zeugnis vor, welches den Weg von Tiefenkasten nach Bruvagn belegt: "Jetzinder kommen wir auff Oberhalbstein zu, dann es ein enger, raucher steiniger Weeg ist von Tieffen=Kasten auf Bruenium zu gehen ...sur sais von ihnen genannt..." (SPRECHER VON BERNECK 1672: 290). SPRECHER erwähnt weder einen Felsenweg noch Brücken – seine Aussage hilft uns also nicht weiter, ob der Weg nun durch die Schlucht oder durch den Crap führte. Von Burvagn kann man nämlich sowohl durch den Crap gehen (wie die Kunststrasse) als auch in die Schlucht hinabsteigen. Klare Hinweise auf die Linienführung über Plaz erhalten wir erst viel später. Nach SIGRON, der sich ausführlich mit den Quellen im Archiv Tiefencastel befasst hat, verkürzten die Porten bald nach 1759 die Strecke von Tiefencastel bis zum Plaz. 1770 umging man die Teilstrecke an Palottas vorbei nach Ruteira und zwar über Caschneras. Offensichtlich ging es aber nicht nur um Neubau, sondern auch um Ausbesserung: "...solle gesagter Meister Hans Michel schuldig und verbunden sein, ob Tiefencastel an zwei Orten im alten Weg Bsetze zu machen, sieben Schuh breit und weit wie angezeichnet (GA TIEFENCASTEL, Alte Verträge, zit. SIGRON 1968: 39ff.). Stehen diese Neuerungen im Zusammenhang mit der Inspektionsreise von SALIS-MARSCHLINS von 1759, dessen Weg eindeutig durch die Schlucht und nicht durch den Stein führte? Der Ausbau durch den Crap erfolgte 1777.

Mit dem neuen Strässchen scheint die Verbindung entlang der Julia gänzlich aufgegeben worden zu sein. SULZBERGER zeigt in seiner trigonometrischen Aufnahme von 1827 jedenfalls nur den Verlauf über Plaz und den Stein; von früheren Verbindungen entlang der Julia ist nichts zu sehen.

GELÄNDE *Aufnahme 5. Mai 1995 / Hj*

Die Linie über Plaz - Tgant Ladrung und Crap Ses beinhaltet Relikte mehrerer Weggenerationen. Am deutlichsten tritt dies oberhalb Tiefencastel bei Caschneras zutage, wo der direkte, relativ steil aufsteigende Hohlweg zugunsten eines flacheren Trassees aufgegeben wurde. Der Weg ist bis 5 m breit, mit 2 m hohen Grasböschungen; er ist im untersten Teil rekultiviert und wird gegenwärtig auch oberhalb der Julierstrasse aufgefüllt! Bis Plaz lassen sich bis drei parallel verlaufende, zeitlich differierende Verläufe unterscheiden: der älteste, völlig eingewachsene, ist ein 1.5 m breiter Hohlweg; der mittlere knapp 2 m breit, meist hohlwegartig ausgebildet mit 0.5 m hohen Böschungen und erdigem Waldboden. Dieser teilweise von kleineren Heckenpflanzen gesäumte Weg ist noch benützt. Kurz vor Plaz sind – als dritter Weg – drei wenig markante Hohlwegfragmente zu sehen. Ab Plaz ist der Weg entweder von der neueren 2 – 2.5 m breiten Forststrasse überprägt oder in Form von 2 m breiten Hangwegrelikten mit 1 m hoher Böschung aus erdig-grasigem Lockermaterial vorhanden. Er verliert sich südlich der Kurve von Tgant Ladrung.

Während die ältere Variante von Tiefencastel in ziemlich gerader Linie aufstieg (in Richtung des weissen Fahrzeuges), wies die spätere Korrektur ein viel geringeres Gefälle auf. Sie ist noch gut am Verlauf der Baumreihe zu erkennen.

Abb. 1 (Hj, 5. 5. 1995)



Der Bildstock Sontg Ambriesch liegt an der Stelle, wo die Pfarrkirche St. Ambrosius stand. Für POESCHEL (KDMGR II/1937) ein klares Indiz dafür, dass der Weg ins Oberhalbstein bereits seit dem Frühmittelalter auf der linken Talseite verlief und durch den Crap führte.
Abb. 2 (Hj, 5. 5. 1995)



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 3 über Plaz - Crap Ses
Abschnitt 1 Strässchen von 1777
Landeskarte 1236

GESCHICHTE *Stand Dezember 1996 / Hj*

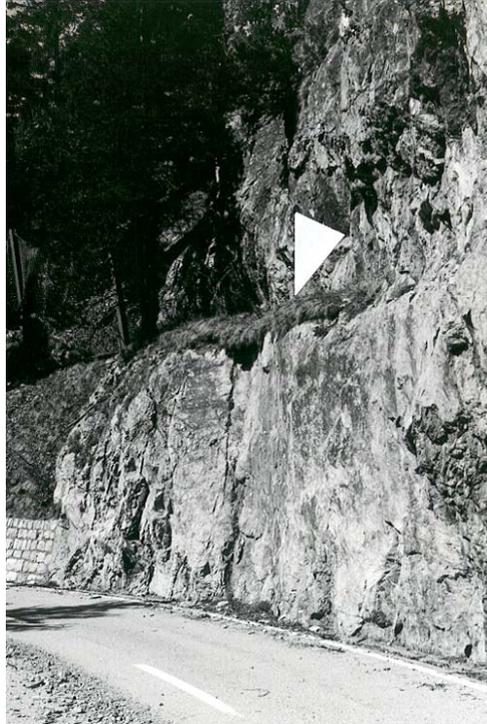
Am 22. Nov. 1769 fand in Chur eine Konferenz "per vantagio ed aumentazione del Passo, riparazione necessaria da farsi e manutenzione della medema Strada" statt. Im zweiten Artikel ging es um die neue Strasse zwischen Tiefencastel und Cunter: "Debba anche quest'autuno essere diligentemente visitato da uomini intelligenti, e stabilito dove e come fare la Strada da Ses fra Castino [Tiefenkastel] e Conters..". Weiter ging es um das Besorgen von Sprengpulver und den nötigen Arbeitsinstrumenten. Als Beginn für den Bau der neuen Strasse wurde der Frühling 1770 "tanto presto il tempo permette" vorgesehen. Die Arbeit hatten sich die beiden Porten Surses und Lenz aufzuteilen "Secondo le condizione vechie". Im dritten Artikel ging es um die Sicherheit der Reisenden: " Per Sicurezza de Passagieri e vitturini, Debano li boschi anessi alla Strada, sia di Sopra o Sotto, essere assolutamente proibiti sotto grossa pena a contrafacienti al arbitrio del Portengericht" (GA Tiefencastel, Akten, Portenwesen Couvert 2, Nr. 56).

1777 soll der neue Weg fertig geworden sein, als unter der Direktion des Landeshauptmanns Rudolph von Salis-Soglio die alte obere Strasse durch Sprengung der Felsen wieder geöffnet wurde (PETERELLI 1806: 423). BELLGARDE erlebte denselben Abschnitt 1799 wie folgt: "Zwischen Conters und Tiefenkastel ist sie durch den Felsen gesprengt, an manchen Orten schmal und gefährlich, führt da und dort gäch bergab" (zit. in: PIETH 1944: 33).

GELÄNDE *Aufnahme 5. Mai 1995 / Hj*

Der von Hecken begleitete Hohlweg Tschessas ist 2.5 m breit mit 0.5 - 1 m hoher Grasböschung. Oberhalb der Kantonsstrasse verläuft in der Wiese ein weiteres Relikt von 3 m Breite. Bis zur Einmündung in die Forststrasse ist der Weg knapp 2 m breit, die Böschungshöhe des stellenweise eingetieften Weges variiert zwischen 0.5 und 3 m. Die restlichen, bis Tgant Ladrung sichtbaren Relikte sind etwa 2 m breit und als Hangweg mit Grasböschung ausgebildet. Das Trassee von 1777 ist am Crap selber teilweise noch sichtbar: Die markantesten Stellen sind nördlich von Pkt. 1127 (Abb. 1) sowie die Halbgalerie mit der Inschrift 1777. PLANTA (1986: 111f. und 138f.) hat die Stelle mit der Inschrift genau untersucht und dargelegt, dass der Weg von 1777 und die Kunststrasse von 1840 auf diesem kurzen Abschnitt einen identischen Verlauf haben. Der heute grasbedeckte Weg ist hier 3 m breit, die talseitigen Stützmauern sind 2 m hoch. Zwischen der Halbgalerie und Val liegt ein weiteres, mit Geröll übersätes Hangwegrelikt mit bergseitiger Böschung; in Val selber finden sich 0.3 - 1 m eingetieft Hohlwegstücke von 2 - 3 m Breite und erdig-grasiger Wegoberfläche.

*Am Crap Ses, wenig nördlich von Pkt. 1127, wird das in den Felsen gesprengte Strässchen von 1777 (Pfeil) durch die heutige Fahrstrasse unterbrochen.
Abb. 1 (Hj, 5. 5. 1995)*



*Diese Halbgalerie wurde 1777 aus dem Felsen gesprengt, wie eine Inschrift beweist. Laut PLANTA (1986: 38) führte hier aber auch das erste Trasse der 1840 gebauten Kunststrasse hindurch.
Abb. 2 (Hj, 5. 5. 1995)*



Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Landeskarte 1236, 1256

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Der Verlauf des Weges vor der Kunststrasse zwischen Savognin und Bivio ist heute mehrheitlich noch sichtbar. Eine Ausnahme bildet das längere Teilstück des Stausees von Marmorera, welcher 1954 erstmals gefüllt wurde. Bis Tinizong sind sich historischer und moderner Verlauf ähnlich. Die wichtigsten Abweichungen betreffen den Mot la Cresta, Tinizong selber und das Wegstück von Tinizong nach Mulegns, wo der historische Weg etwas unterhalb der Strasse verläuft. Ab Tinizong unterscheiden sich die Wegverläufe deutlicher: Nach Mulegns steigt die Strasse steil an und erreicht Ruedna durch den Wald von Gionda - Fops. Die Ebene von Rona war unpassierbar (der Flurname Palecs bedeutet "Sumpf") und wurde am rechten Talhang umgangen. Grössere Abweichungen sind auch südlich von Mulegns zu erwähnen: Das alte Trassee blieb links der Julia, welche erst etwa auf der Höhe des jetzigen Staudammes gequert wurde. Dies bestätigen sowohl TK Bl. XX/1854 und TA 517 Bivio 1887 als auch die Wegbeschreibung von BERGER (1890: 37). TK und TA zeigen (mit grosser Wahrscheinlichkeit!) die von BERGER erwähnte Brücke, "deren Ufersteine schon vor Alters gelegt sein mögen" (1890: 37), der eigentliche Wegverlauf dagegen ist nicht mehr verzeichnet. Südlich dieser ehemaligen Brücke blieb die alte Linie bis Stalveder auf der rechten Juliaseite. Bis nördlich von Bivio (Hügel Cresta bzw. Pkt. 1827) decken sich die Verläufe von Weg und Fahrstrasse, Bivio selber wurde aber über die Einsattelung (westlich Pkt. 1827) erreicht.

Nach dem Bau der Castelmur Strasse von Tinzen bis Plurs (über den Septimer) wurde auch deren Unterhalt geregelt: Bivio (oder Stalla) wurde 1390 samt den benachbarten Orten Faller, Samluk, Sur, Flex und Marmels um 10 Gulden von der Bezahlung des Weggeldes befreit, nachdem sie sich verpflichtet hatten, aus jedem Haus einen Mann zu stellen, der zweimal im Jahr, acht Tage vor dem Johannistag im Juni und acht Tage vor dem Michelstag im September, den Weg vom Brüggl Camsur bis Selbatun instandzuhalten (SCHNYDER 1973/75: 21). Die leidige Frage des Wegunterhalts zieht sich wie ein roter Faden durch die Verkehrsgeschichte. Wenige Jahrzehnte vor dem Bau der Kunststrasse wurde Bivio Geld zur Verfügung gestellt "qualli detto Porto Sia obligato imediatamente d'applicargli alla Strada" (GA TIEFENCASTEL, AKTEN PORTENWESEN, Couvert 2 1769, Nr. 56). 1799 charakterisierte BELLEGARDE die Verbindung bis Mulegns als "eine gemachte breite Strasse", von dort an bis Bivio als "fahrbaren, jedoch schmalen Weg" (in: PIETH 1944: 33).

GELÄNDE *Aufnahme 9. Oktober 1995 / Hj*

Zwischen Savognin und Bivio begegnet man keinen ausserordentlichen topographischen Schwierigkeiten. Einige

Wegstellen sind aber dennoch nicht ganz unproblematisch: Dazu gehören der Aufstieg von Tinizong nach Rona (GR 27.5.1), die ehemalige Sumpfebene [Palecs=Sumpf] von Rona (GR 27.5.2), die Passage bei Spliatsch (GR 27.5.3 und 27.5.4) und der Hügel Crestas nördlich von Bivio (27.5.5).

Am leichtesten sind die Weggenerationen im Wald zwischen Mulegn und Ruegna zu unterscheiden. Das jüngste Trasse ist weniger steil, relativ breit und stückweise gepflästert. Die älteren Trassen sind direkt angelegte, 1 - 2 m eingetiefte Hohlwege.

Beim zweiten Abschnitt von Rieven nach Pro Got (GR 27.5.2) ist bemerkenswert, dass der alte Verlauf am Rand der Ebene durchzieht. Der noch begangene Weg ist verbreitert, verfügt aber noch über einige Mauerreste aus Lesesteinen.

Der dritte Abschnitt GR 27.5.3 auf der linken Juliaseite zwischen Mulegns und dem Staudamm ist teilweise neu angelegt; nach der engen, durch Bergsturz verschütteten Waldpassage mündet er in einen beidseitig von Trockenmauern begrenzten, 1.5 m breiten Weg.

Der Abschnitt über Spliatsch (GR 27.5.4) ist auf rechten Fluss-Seite als grasbewachsener Hangweg sichtbar; die Julia querte er südlich der Burg.

Ein bis 4 m im Waldboden eingetiefter Hohlweg prägt den Beginn von Abschnitt GR 27.5.5: nach der überformten Partie um Stalveder (teils Schotter, teils Teer) ist unterhalb Platta ein bemerkenswertes Relikt mit talseitiger Trockenmauer zu erwähnen.

Das letzte Wegstück vor Bivio (GR 27.5.6) wird einerseits durch das Hohlwegsystem nördlich des Hügels Cresta (Pkt. 1826.8), andererseits durch den markanten Hohl- und Hangweg mit stückweise felsiger Oberfläche charakterisiert.

Der Hügel Padnal südlich von Savognin, wo man 1947 auf prähistorische Siedlungsreste stiess. Die 1971 begonnenen Untersuchungen des Archäologischen Dienstes Graubünden erbrachten Funde aus verschiedenen Perioden der Bronzezeit. Abb. 1 (Hj, 11. 10. 1995)



*Ein eigentliches Felsenest ist die Burgruine Marmorera hoch über dem heutigen Stausee. Der Burg und ihren Besitzern, den Herren von Marmels, begegnet man häufig in den Quellen der Geschichte des Oberhalbsteins.
Abb. 2 (Hj, 9. 10. 1995)*



*Das leicht eingetiefte Trasse der Linie vor 1840 bei Stalveder.
Abb. 3 (Hj, 9. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 1 Mulegn - Ruegna
Landeskarte 1236

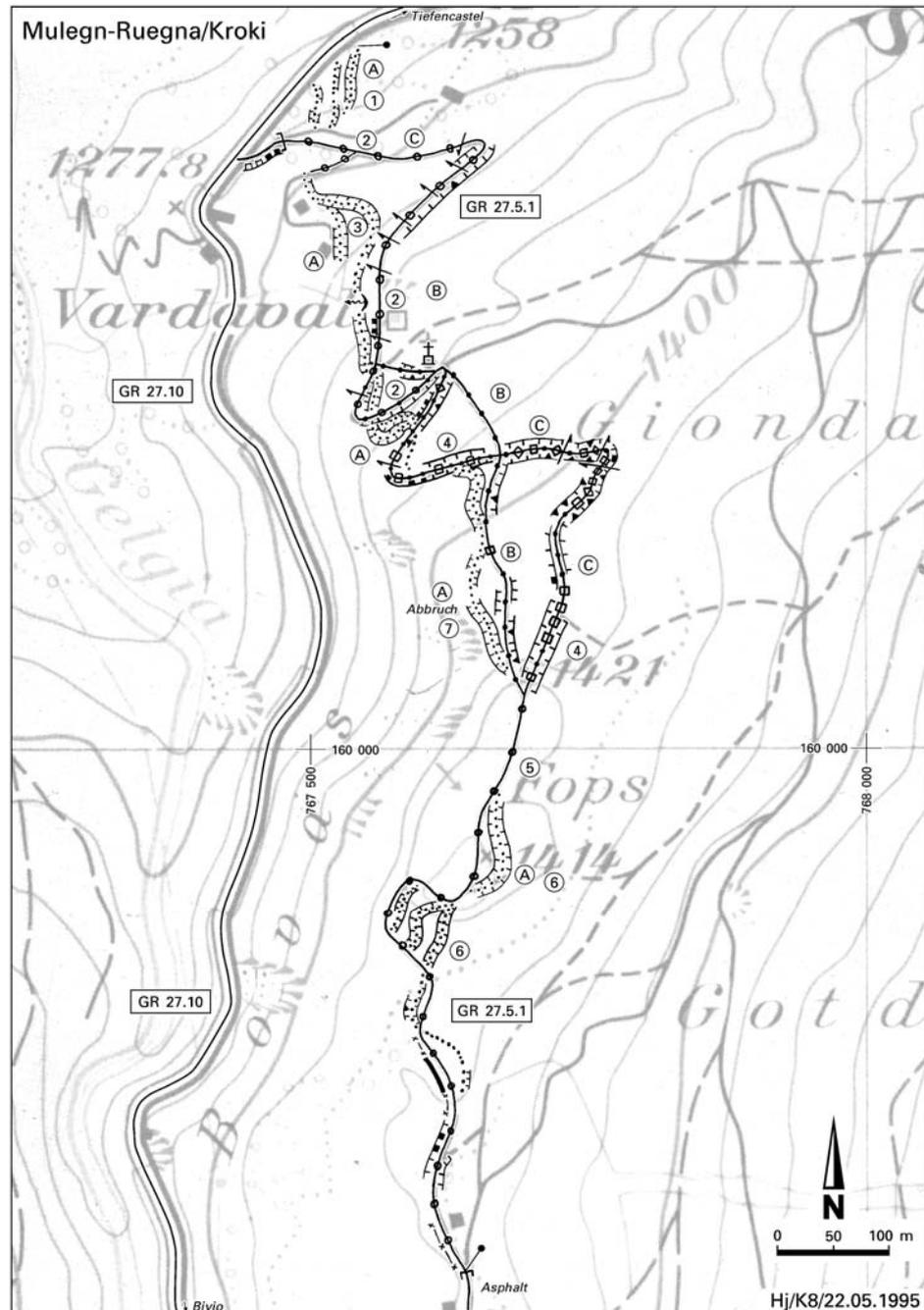
GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Die frühesten Angaben zum Wegunterhalt zwischen Tinizong und Rona datieren von 1571. In einem Urteilsspruch zwischen Conters (Cunter) und Tinzen (Tinizong) verpflichtete der Bischof Port und Gemeinde Tinizong, "wäg oder strassen zu erhalten" für die Kaufleute, damit sie sicher hin und her fahren können: "erstlich bey dem brünly oder Wasser so man uff Roffna ghatt, bis uff zu der khülche ..." (GA TINIZONG 1571, Nr. 12). Der Abschnitt zwischen Tinzen und Mühlen wurde noch im 18. Jahrhundert ausgebaut. Laut SPRECHER (1976: 170) wurden dafür 6909 fl. aufgewendet. Podestà SALIS-MARSCHLINS (1760) beschreibt "den neuen Weg bey Tintzen" als "bemerkens- und lobenswürdig". BELLEGARDE notierte auf seiner 1798 unternommenen Rekognoszierungsreise lediglich: "Zwischen Roffna und Tinzen geht die Strasse durch den Wald stark bergab" (in: PIETH 1944: 33). BERGER vergleicht in seiner minutiösen Studie über die Septimerstrasse die Kehren von Gionda mit denjenigen oberhalb Casaccias, welche bezüglich Anlage, Dimension, Pflästerung und Radspuren starke Ähnlichkeit aufweisen. "Der Weg wird von den Bewohnern von Rofna auch mit Fuhrwerk benutzt; daher sind an einzelnen Stellen moderne Nachbesserungen zu bemerken durch Aufschüttung von Kies und Geröll, und es ist aus den Radspuren nicht viel zu folgern; doch haben die Einwohner steilere und durch das Pflaster unbequemere Stellen der Strasse umgangen" (BERGER 1890: 39).

Im TA 426 Savognin 1887 ist der von BERGER beschriebene Weg als "Fahrweg ohne Kunstanlage" dargestellt, später wurde er bis zur Kapelle als Teil des Strässchens nach Plaz Beischen ausgebaut (TA Albula [ZS] 1915 und 1943).

GELÄNDE *Aufnahme 22. Mai 1995 / Hj*

Abb. 1



Detailbeschreibung/Kroki: Mulegns – Rona

Die verschiedenen Wegverläufe im Waldgebiet zwischen Tinizong und Rona lassen sich – vereinfacht – in drei Generationen einteilen:

A: Die älteste Wegführung verläuft ziemlich direkt und besteht vornehmlich aus 1 - 1.5 m breiten und durchschnittlich 1.5 m eingetieften Hohlwegspuren mit moosig-steinigem Waldboden. Die

Hohlwege werden mehrmals von jüngeren Weggenerationen unterbrochen.

B: Der vermutlich nächstjüngere Weg zeigt ebenfalls einen sehr direkten Verlauf. Die deutlichste Wegbiegung ist östlich von Vardaval. Allerdings könnte diese Kehre auch Teil des ältesten Verlaufs (A) sein. Der Weg war ursprünglich gut 2 m breit und mit grossen flachen Platten gepflästert; die Wegoberfläche wurde aber mehrheitlich zerstört (PTT-Kabel?!). Der Weg wird als Fussweg noch begangen.

C: Der jüngste Weg unterscheidet sich von den früheren grundsätzlich in seinem Verlauf, in der geringeren Steigung und der Wegoberfläche. Allerdings hat er nur in seinem Mittelteil von der Kapelle bis nördlich Fops seinen traditionellen Charakter behalten. Der mittlere Teil ist gepflästert (ebenso die Querabschläge), 2 m breit und hat eine ausgeprägte Böschung aus Lockermaterial, Steinen oder Trockenmauer (vermoost). Der Rest ist auf 2.5 - 3 m verbreitert und mit modernem Schotter überformt.

1: Gering ausgeprägte Hohlwegspuren.

2: Überformter Abschnitt mit Schotter, meist grasig-moosiger Böschung und Holzquerabschlägen.

3: 1.5 - 2 m eingetiefte Hohlwege mit 1.5 m Sohlenbreite.

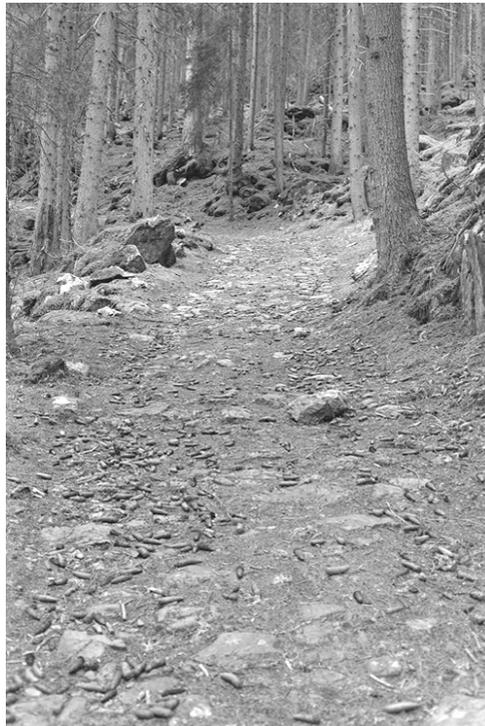
4: Substanzreichster Abschnitt mit durchgehender Pflasterung, welche teilweise leicht durch Nadelmull überdeckt ist. Böschung aus Lockermaterial oder – speziell im oberen Teil – aus moosbewachsenen Bergsturzsteinen.

5: Mit modernem Schotter überformt und verbreitert.

6: 0.5 – 1.5 m breite Hohlwege, welche maximal 1 m eingetieft sind.

7: Dieses 1 m breite Hohlwegrelikt bricht plötzlich ab (abgerutscht).

*Der Weg verläuft durch ein mit Moos bewachsenen Felsbrocken übersätes Gebiet. Die gepflästerte Oberfläche verschwindet zum Teil unter Nadelmull und Tannenzapfen.
Abb. 2 (Hj, 18. 5. 1995)*



*Der aus dem 18. Jahrhundert stammende Fahrweg, fälschlicherweise als "Römerweg" bezeichnet, im Wald nördlich von Rona. Die gepflästerte Wegoberfläche ist nur noch im mittleren Abschnitt erhalten.
Abb. 3 (Hj, 18. 5. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 2 Rieven - Pro Got - Kunststrasse
Landeskarte 1236, 1256

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / Hj*

Der Abschnitt ist im TK Bl. XV/1853 als "Verbindungs-Weg" und im TA 426 Savognin 1887 als "Fahrweg ohne Kunstanlage" aufgeführt. Das Gebiet südlich von Rona war - wie der Flurname Palecs [= Sumpf] sagt - Sumpfgebiet und wurde am rechten Talhang umgangen. PLANTA (1986: 115/143) verweist zudem auf eine ältere Variante (Abb. 2). Bei Pro Got (Koordinaten 767.750/157.700) stiess er ausserdem auf Radrinnen, welche in der Zwischenzeit vermutlich durch Arbeiten der PTT zerstört wurden (Auskunft JÜRIG RAGETH, ADG).

GELÄNDE *Aufnahme 5. Oktober 1995 / Hj*

Bis zur Entsumpfung war man gezwungen, den Weg dem Hangfuss entlang anzulegen. Laut Aussage von JÜRIG RAGETH vom Archäologischen Dienst Graubünden betrug die Wegbreite bis vor wenigen Jahren etwa 1.5 m; inzwischen ist sie auf 2 m verbreitert worden. Als wichtigstes traditionelles Element ist ein schlecht erhaltenes, maximal 1 m hohes Lesesteinmüerchen zu erwähnen. Die Wegoberfläche ist erdig, mit breitem Grasmittelstreifen. An einem bis in die Ebene reichenden Felsband ist ein Durchgang sichtbar, den PLANTA (1986: 142) als „alten Fahrweg“ interpretiert.

Der am Rand der ehemals versumpften Ebene von Rona verlaufende Talweg. Bis zum Bau der Kunststrasse führten vermutlich sämtliche Wege hier durch.
Abb. 1 (Hj, 6. 10. 1995)



*Eine möglicherweise sehr frühe
Variante, um der versumpften Talebene
auszuweichen, führte durch diese
Felsbarriere.
Abb. 2 (Hj, 5. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 3 Mulegns - Lai da Marmorera (Pkt. 1586)
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Das Teilstück zwischen Mulegns und Marmorera war nicht unproblematisch, wie die zwei Abschnitte (GR 27.5.3 und 27.5.4) zeigen. Ende des 19. Jahrhunderts fand BERGER auf der ersteren noch "überall Radspuren ... sowohl im Pflaster als in der viva roccia" (BERGER 1890: 37). Die Strasse beschreibt er wie folgt: "Unterhalb des sumpfigen Terrains gegenüber der Burg Marmorera geht sie auf das linke Ufer der Julia auf einer Brücke, deren Ufersteine schon vor Alters gelegt sein mögen, deren Holzbelag aber neu ist, und steigt durch den Wald wieder, an einer Sennhütte vorbei, bis sie unter einer Rufe verschwindet" (BERGER 1890: 37). Vermutlich auf diesem Fussweg südlich der Brücke von Furnatsch fand er ausserdem Pflästerungen, welche ihn an das Pflaster auf dem Septimer erinnerten. Von Radspuren ist auf diesem Abschnitt nichts mehr zu sehen, es sei denn man interpretiere die Eintiefungen in einem Felsblock bei Splitsch als solche (siehe unten).

Der Weg ist im Plan von LA NICCA (1836) der Oberen Strasse aufgeführt, im TA 517 Bivio 1887 erscheint er nicht mehr. Eine „Exkursionskarte des Oberhalbsteins“ von 1908 führt einen Weg auf der linken Talseite auf, ebenso die TA-Zusammensetzung Berninapass von 1944, und zwar einen „Feld- od. Saumweg“. Mit einiger Wahrscheinlichkeit hat der Weg auch zur Zeit der TA-Aufnahme existiert, ist aber nicht berücksichtigt worden.

GELÄNDE *Aufnahme 22. Mai 1995 / Hj*

Der historische Weg von Mulegns nach Plang ist am Abhang leicht zu erkennen (Baumreihe, Relikte einer Lesesteinmauer). Er ist knapp 2 m breit, wenig ausgeprägt mit einer Grasoberfläche. Bis zur Steinbrücke der Fahrstrasse über die Julia bei Furnatsch, welche vom Ausbau 1935-40 stammt, verlief das alte Trasse vermutlich wie die Strasse. Die anschliessende Waldpartie auf der linken Juliaseite ist teilweise abgerutscht und durch einen Wanderweg neu angelegt worden. Er ist in der Folge als 1 - 2 m breiter Hangweg ausgebildet. Dieser Teil gehört morphologisch wohl zum Weg, welcher von Splitsch herführte (GR 27.5.4). Bevor der Weg in die Wiese ausläuft, ist er einst durch einen Bergsturz zerstört worden. Im Übergang Wald-Wiese liegen unterhalb des Weges zwei Felsbrocken mit Eintiefungen, welche als Karrengeleise interpretiert werden könnten (Hinweis der Fotografin LUCIA DEGONDA, SCHWEIZERISCHE VERKEHRSZENTRALE 1992). Eine natürliche Entstehung ist aber ebenfalls denkbar. Als substanzreich ist das kurze Teilstück einzustufen, wo der 2 m breite Weg stellenweise von Lesesteinmauern begrenzt wird. Der Zustand der Mauern ist allerdings schlecht, der Weg kaum unterhalten und er enthält noch Betonreste einer Hasenschiessanlage.

An dieser Stelle wurde der historische Weg durch einen Bergsturz (Felsbrocken rechts im Bild) zerstört. Auf dem Felsstück im Vordergrund sind parallele Eintiefungen vorhanden, welche möglicherweise als Karrgeleise interpretiert werden könnten (Pfeile). Im Hintergrund zieht sich die Lesesteinmauer des historischen Weges durch die Wiese.
Abb. 1 (Hj, 9. 11. 1995)



Der im November bereits schneebedeckte Weg zwischen der Brücke Furnatsch und dem Staudamm Marmorera. Er verläuft z. T. entlang einer Lesesteinmauer.
Abb. 2 (Hj, 9. 11. 1995)



ZIELE UND MASSNAHMEN

Mitten in diesen als Wanderweg benutzten historischen Verkehrsweg wurde eine Hasenschiessanlage gebaut, die inzwischen – wenn auch nicht restlos – wieder entfernt wurde. Der Zustand des Weges ist schlecht und er muss dringend besser unterhalten werden. (Sanieren der Trockenmauern).

— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 4 über Spliatsch
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Die jetzige Brückenstelle bei Furnatsch besteht offenbar erst seit der Kunststrasse. Der Plan von LA NICCA (1836) für den Bau der Oberen Strasse zeigt einen Übergang südlich der Ruine von Spliatsch. SALIS-MARSCHLINS schreibt in seinem Inspektionsbericht von 1760 von einer "hohen neuen brugg alle Boghe" und einem darauffolgenden "sehr gefährlichen Erdschlipf" und einem "übel erhaltenen Weg..., der unverzügliche reparation erheische". (Meint er hier die Brücke Spliatsch?) Auch "Sopra di mal pass, jenseits der mühlenen, ist die brugg über das Landwasser [=Julia] schlecht und der Weg von da an, besonders alli Bagni de Molini bey nassem Wetter fast impracticabel". Der Bericht sagt einiges über den generellen Zustand des Weges aus; auf Grund der unbekanntenen Flur- und Brückennamen war es aber nicht möglich, den exakten Wegverlauf zu rekonstruieren. Die Burg Spliatsch ist laut CLAVADETSCHER, MEYER (1984: 72) wahrscheinlich von den Herren von Marmels zu Beginn des 13. Jahrhunderts gegründet worden. Sie soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kolonisationstätigkeit im Oberhalbstein gestanden haben.

GELÄNDE *Aufnahme 22. Mai 1995 / Hj*

In der Wiese südlich der Burgruine Spliatsch ist ein 1 m breiter, teils als Hohl-, teils als Hangweg ausgebildeter, grasbewachsener, aufgelassener Weg sichtbar. Die Böschungen sind mehrheitlich 1 m hoch. Der Weg führt vom rechten Ufer der Julia (ehemalige Brückenstelle) in geschwungener Linie in die Strasse. Er ist im oberen Teil stark eingewachsen (hohe Lärchen). Ein weiterer, sehr ausgeprägter, 3 - 4 m breiter Hangweg mit Grasböschung führt nicht zur Brückenstelle über die Julia, sondern zielt nordwärts Richtung Furnatsch. Aufgrund seiner Ausprägung (Breite) gehört er offensichtlich einer anderen Weggeneration an oder könnte als frühe Variante der Kunststrasse angesprochen werden.

Möglicherweise führte der Bergsturz auf der linken Juliaseite dazu, dass man auf der anderen Seite der Julia (südlich der Burg Spliatsch) ein neues Trasse anlegte. Der verschüttete Abschnitt konnte so umgangen werden. Der grasige Hangweg ist im Vordergrund an seiner tal- und bergseitigen Böschung zu erkennen.

Abb. 1 (Hj, 11. 9. 1995)



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 5 Lai da Marmorera (Pkt. 1684) - Platta
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Laut dem Bericht von BELLEGARDE von 1799 war der Weg zwischen Bivio und Mulegns "schmal, jedoch fahrbar" (in: PIETH 1944: 33). 1760 hatte Strasseninspektor SALIS-MARSCHLINS geschrieben: "Die übrige Strass zwüschent Bivio und Stalveder und die steinerne Brugg alldorthen haben gleichfalls sehr nötig, verbessert zu werden"(SALIS-MARSCHLINS 1760, Bundestagsprotokoll).

GELÄNDE *Aufnahme 9. Oktober 1995 / Hj*

Der historische Weg auf diesem Abschnitt entspricht etwa dem „Fussweg“ oder „Saumweg“ in der LK 1256 Bivio 1991. Von der Kantonsstrasse ausgehend führt er über Pkt. 1747 in das Flursträsschen nördlich von Stalveder. Der stellenweise sehr ausgeprägte Weg ist bis 4 m im Waldboden eingetieft und 2 - 2.5 m breit; auch die engste, beidseitig von Felsböschungen eingerahmte Passage (etwa beim Pkt. 1747) ist immer noch 1.5 m breit. Nördlich von dieser Stelle ist der Weg abgerutscht. Entlang einer talseitigen, freistehenden (aber ziemlich zerfallenen) Lesesteinmauer führt der grasbewachsene Weg in das 2 m breite Schottersträsschen von Stalveder. Vor dem Weiler Stalveder folgt talseits eine weitere, 0.5 m hohe, freistehende Trockenmauer. Der historische Wegverlauf ist wieder südlich der Brücke von Stalveder als 1.5 m breiter, grasiger Hang- und Hohlweg mit Lesesteinmauer parallel zur Strasse zu sehen.

Ein auf Grund seiner geringen Ausprägung möglicherweise älterer Weg verläuft teilweise parallel, teilweise auf dem bestehenden Forstweg (1.5 m breiter, grasbedeckter Hangweg sowie östlich Pkt.1747 auch Hohlweg). Auch die 2 m breite Hangwegspur nordwestlich von Guet da Beiva gehört vermutlich derselben Weggeneration an.

*Der grasbewachsene, 2 m breite Weg
nördlich von Stalveder mit der
zerfallenen talseitigen Lesesteinmauer.
Abb. 1 (Hj, 9. 10. 1995)*



*Stalveder unterhalb von Bivio. Über den
Abhang im Vordergrund führt ein
Vorgänger des „Alten Talweges“.
Abb. 2 (Hj, 9. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 5 Wege vor 1834
Abschnitt 6 Kunststrasse - Bivio
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Nach "Bivio geht der Weg über den Mott delle Creste, und ist nicht nur überaus schlecht..."(SALIS-MARSCHLINS 1760, Bundestagsprotokoll). Die Linie ist weder in der TK Bl. XX/1854 noch im TA 517 Bivio 1887 erwähnt, teilweise aber im TA 1944 Berninapass (ZS). Die Wege verliefen bis zum Bau der Kunststrasse über den Mot della Cresta, wobei sich mehre Varianten (Hohl- und Hangwege) ausgebildet haben.

GELÄNDE *Aufnahme 9. Oktober 1995 / Hj*

Nördlich von Bivio (Pkt. 1827) schneidet die Julierstrasse vier Hohlwege, welche als Varianten ein- und derselben Wegeneration anzusehen sind. Sie sind zwischen 1 und 3 m eingetieft und ihre Breite variiert ebenfalls zwischen 1 und 3 m. Das Hohlwegsystem führt in einen 1.2 - 2 m breiten Hohlweg mit grasiger Wegoberfläche, dazwischen gibt es auch Ansätze von Pflasterung. Nach der Einsattelung und vor dem Abstieg nach Bivio ist die Wegoberfläche stellenweise felsig, ebenso die Böschung; mehrheitlich ist sie aber grasbewachsen. Unterhalb des ausgeprägten Hangweges befindet sich als Variante ein älteres Hohlwegtrassee von 1 m Sohlenbreite und ebenso hohen Grasböschungen. Talseitig ist das Trassee durch eine Lesesteinmauer begrenzt. Dieser Abschnitt ist der auffälligste Zeuge der alten Verbindung zwischen Bivio und Rona.

Das Hohlwegbündel nördlich von Bivio wird durch die Julierstrasse geschnitten. Der in der Bildmitte mit leichter Steigung verlaufende Fussweg ist neu angelegt.
Abb. 1 (Hj, 9. 10. 1995)



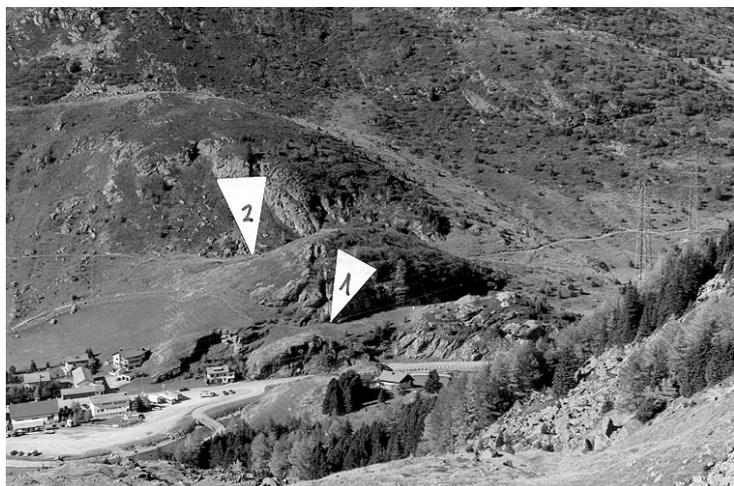
*Nach der Einsattelung hat der Weg teilweise felsigen Charakter und führt als ausgeprägter Hangweg nach Bivio hinunter.
Abb. 2 (Hj, 9. 10. 1995)*



*Derselbe Weg wie auf Abb. 2 mit Blickrichtung nach Norden. Deutlich sichtbar ist ein weiteres Trasse unterhalb des 2 m breiten Hangweges. Von der Wiese ist der Weg durch eine Lesesteinmauer abgegrenzt.
Abb. 3 (Hj, 9. 10. 1995)*



*Die Situation von der andern Talseite aus gesehen: zuunterst die Julierstrasse, dann eine von PLANTA (1986: 150f.) postulierte prähistorische Linie (Pfeil 1) und die Hauptlinie vor der Kunststrasse (Pfeil 2).
Abb. 4 (Hj, 9. 10. 1995)*



Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 10 Kunststrasse
Landeskarte 1216, 1236, 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Die Route von Nordbünden ins Engadin und Bergell wurde später als die Untere Strasse ausgebaut. Entscheidend war schliesslich ein grosser politischer Druck der sich benachteiligt fühlenden Talschaften sowie das Hochwasser von 1834, das die Kommerzialstrassen über Splügen und Bernardin für längere Zeit unterbrach. Hauptsächlich aus topographischen und (wiederum) politischen Gründen wurden Julier und Maloja dem ursprünglich wichtigeren Septimer vorgezogen, der aber das Engadin nicht berührte.

War die Deutsche Strasse noch hauptsächlich vom Dreibündenstaat und die Untere Strasse mit massgeblicher Hilfe von Privaten und ausländischen Mächten gebaut worden, so trat bei der Oberen Strasse der Kanton als alleiniger Bauherr auf. Die Fertigstellung erfolgte etappenweise: Bereits von 1820-1826 datiert der Passabschnitt von Bivio bis Silvaplana, von 1827-28 derjenige von Silvaplana bis Casaccia. Die langen Zufahrtswege folgten erst später: Chur - Bivio und das Teilstück von Casaccia bis zur italienischen Grenze datieren von 1834-1840. Erst ab diesem Zeitpunkt konnte man von einer durchgehend befahrbaren Alternativroute zur Unteren Strasse sprechen. Die Ingenieure Richard La Nicca und Ulysses von Gugelberg hatten die Leitung der Arbeiten inne. Die Strasse sollte eine durchgehende Breite von fünf Metern erhalten. Im übrigen scheinen die beim Bau der Unteren Strasse aufgestellten Normalien in etwa übernommen worden zu sein. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden nach und nach einige Trasseänderungen vorgenommen, insbesondere am Julierpass (GR 31.3ff.).

Vor allem nach der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) verloren die Bündner Pässe weitgehend ihre Bedeutung als Transitstrecke. Um die Jahrhundertwende war für den Wegmacher nach eigener Aussage die Hauptaufgabe, "die Strasse vor Überwachsen mit Gras zu bewahren" und "In der That werden die beiden Strassenränder immer breiter und grasreicher" (BT 6.8.1904). "Saisonauswanderung in auswärtige Hotelbetriebe war jetzt das Los sehr vieler Oberhalbsteiner Mädchen und Knaben" (TÖNJACHEN 1952: 40). Hingegen gewann durch den aufkommenden Tourismus der Zubringerverkehr eine zunehmende Bedeutung. Vorerst genügten dafür die entstehenden Linien der Rhätischen Bahn. Mehr und mehr machten aber auch die Automobilisten ihre Ansprüche geltend, sowohl die einheimischen Gewerbetreibenden als auch die ausländischen Feriengäste. Nach der weitgehenden Zulassung des Autos ab 1925 stellte sich die Frage nach dem Ausbau der wichtigsten Strecken. Sowohl von kantonaler wie auch von Bundesseite her erhielt die Julier-/Maloja-Route die allererste Priorität.

Der Ausbau der Strecke von Chur bis Castasegna erfolgte in den Jahren 1935-40 gemäss den Normalien der "Vereinigung

schweizerischer Strassenfachmänner" für rund 10 Mio. Franken. Die wichtigsten Korrekturen waren (SUTTER A. 1940: 14f.):

- grössere Kurvenradien
- Verbreiterung der Wendeplatten
- Verstärkung von Brücken
- Verstärkung von Stütz- und Wandmauern
- Verstärkung des Untergrundes
- Staubfreiheit durch Asphaltbelag
- Verbreiterung der Strasse

Weitere für das Aussehen der Strasse wichtige Änderungen waren:

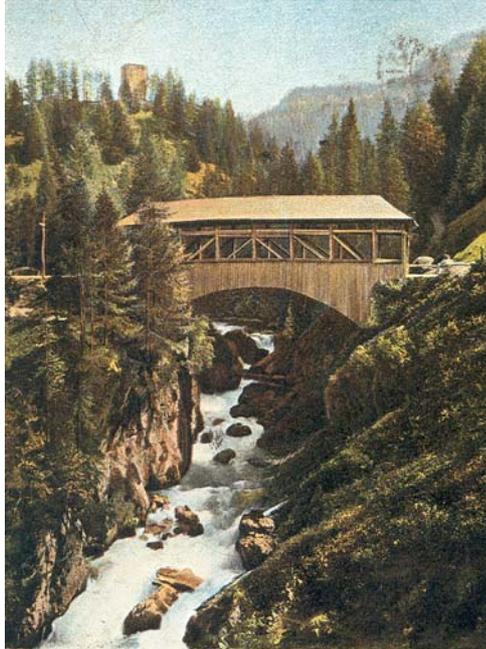
- Umbau der Brücke über die Albula und Verbreiterung von 5.4 auf 8 m
- Galerie im Lawinenzug Motta Palousa
- Umbau Tunnel Crap Ses auf 6 m Breite und 4.2 m Höhe
- Verbreiterung der Brücke über Burvagntobel
- Verbreiterung der Brücke über den Err-Bach bei Tinzen
- Lehnenviadukt bei Roffna
- Eisenbetonbrücke als Ersatz für die hölzerne Punt Gilla
- Ersatz der alten Holzbrücke bei Furnatsch durch eine neue Steinbrücke von
18.75 m Spannweite
- Zwischen Marmorera und Bivio wurde die Justizia-Brücke (Holzbrücke) durch
eine Balkenbrücke ersetzt (SUTTER A. 1940: 16-27).

Bemerkenswert, und auch für die heutige Zeit besonders interessant, ist die grosse Sorgfalt, die darauf verwendet wurde, das Erscheinungsbild der "neuen" Strasse im Einklang mit der Landschaft zu halten. Oberingenieur A. SUTTER (1940: 15) schreibt in seinem Bericht: "Die Wahl der Materialien für die Verstärkung und Neuerstellung von Kunstbauten, wie Brücken, Galerien, Stützmauern und Wandmauern erfolgte ... entsprechend ihrer Anpassung an die Umgebung" sowie: "Es zeigte sich dabei in vielen Fällen, dass mit annähernd denselben oder nur wenig höhern Kosten Natursteine verwendet werden konnten. Bei Stütz- und Wandmauern ist dies durchgehend der Fall gewesen, bei Brücken und Galerien zum überwiegenden Teil". Bezüglich der Kostenfrage decken sich hiermit diese Aussage und die jüngsten Erfahrungen mit dem Neu-Aufführen von abgerutschten Mauern am Splügenpass.

Die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission stellte nach dem Ausbau fest, die "bereits fertiggestellte Strassenstrecke lässt nirgends einen Vandalismus in der Natur erkennen" (SUTTER

A. 1940: 36). Von den oben erwähnten Neuerungen sind einige bereits wieder verschwunden oder werden nicht mehr benützt. Den Crap Ses durchfährt man durch einen langen Tunnel, die verbreiterte Brücke über den Err-Bach wird gegenwärtig ersetzt und Marmorera ist in den Fluten des Stausees ertrunken.

*Die Holzbrücke Furnatsch bei Sur wurde beim Ausbau von 1935-40 abgerissen und durch eine Steinbrücke ersetzt. (in CAMINADA PAUL 1983: 106).
Abb. 1*



*Eine wichtige Station für die Pferdepost war das Hotel Löwen in Mulegns. Hier wurden auch die Pferde gewechselt. (in CAMINADA PAUL 1983: 107)
Abb. 2*

**GELÄNDE**

Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj

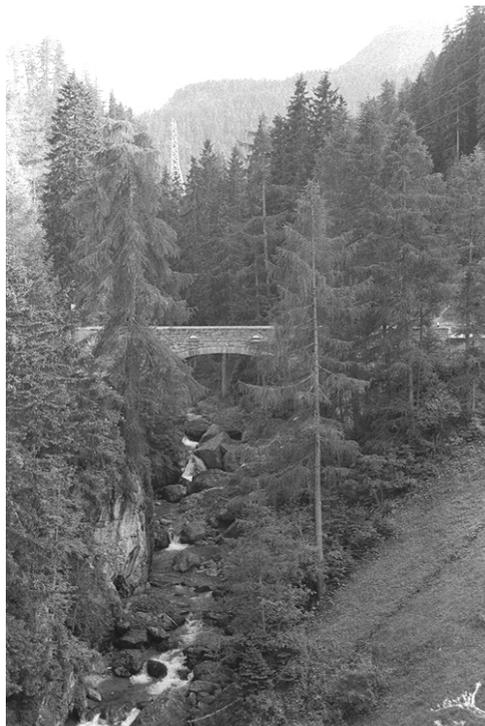
Die Obere Strasse hat durch den Ausbau in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts den Grossteil der originalen Bausubstanz (z.B. Trockenmauern) von 1820-1840 verloren. Der Ausbau geschah aber in Anpassung an die Umgebung (siehe Geschichtsbeschrieb oben). Die Linienführung wurde beibehalten, ältere Elemente da und dort übernommen, sofern sie sich als stark

genug erwiesen. Inzwischen wird die Julierstrasse aber massiv ausgebaut: Zwischen Malix und Churwalden, oberhalb von Tiefencastel und am Julierpass ist sie stark verbreitert worden. Auf dem erstgenannten Teilstück versuchte man, ihren traditionellen Charakter einigermassen zu erhalten, indem man die bergseitigen Stützmauern aus den dreissiger Jahren beliess oder sie nachbaute. Anders oberhalb Tiefencastel, wo nichts mehr an die frühere Passstrasse erinnert. Die Bedürfnisse der immer grösser werdenden Reisedeckungs- und Lastwagen (z.B. Holztransporte) führen dazu, dass die Strasse überproportional verbreitert und stark begradigt wird. Ein Beispiel für einen sehr massiven Eingriff ist etwa der neue Verlauf bei Sur (Abb. 11/12).

Die Bogenbrücke in Tiefencastel wurde in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts ausgebaut und vor wenigen Jahren mit einer Betonplatte versehen.
Abb. 3 (Hj, 24. 6. 1994)



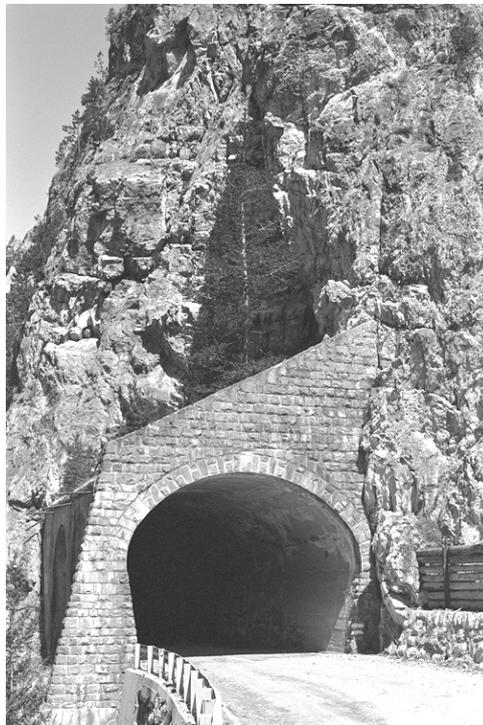
Die Steinbrücke Furnatsch vor der Sanierung. Sie ersetzte die ehemalige Holzbrücke (siehe Rubrik „Geschichte“).
Abb. 4 (Heg, 6. 7. 1987)



*Während die Wege vor der Kunststrasse meist dem Talhang entlang führten, wählte man für die letztere in den flachen Abschnitten einen schnurgeraden Verlauf – so in der Ebene von Rona – oder, wie unser Bild zeigt, nördlich von Mulegns.
Abb. 5 (Hj, 11. 10. 1995)*



*Ein Werk des grossen Ausbaus 1935-40 wird bereits nicht mehr benützt.
Abb. 6 (Hj, 5. 5. 1995)*



Wie überall an heiklen oder exponierten Passagen – man denke nur an die Schinstrasse – erobert die Natur die Strasse schnell wieder zurück. Im Bild die aufgelassene Strasse am Crap Ses. Abb. 7 (Hj, 5. 5. 1995)



In Tinizong wählte man für die Kunststrasse ein neues Trassee. Der Fahrweg führte durch den oberen Dorfteil (rechts). Abb. 8 (Hj, 22. 5. 1995)



Einschneidende Konsequenzen für die Kunststrasse sowie sämtliche früheren Wege hatte der Bau des Stausees von Marmorera, wie Abb. 9 (am Nordende des Sees) und Abb. 10 (an dessen Südende) zeigen. Abb. 9 (Heg, 7. 7. 1987)



Abb. 10 (Hj, 9. 10. 1995)



Die Felspassage bei Sur (Pkt. 1537) ist schon bald Geschichte: Im Sommer 1995 sprengte man ein neues Trasseee aus dem Felsen, um den grossen Cars und Schwertransportern die Durchfahrt zu erleichtern.

Abb. 11 (Hj, 7. 7. 1995)

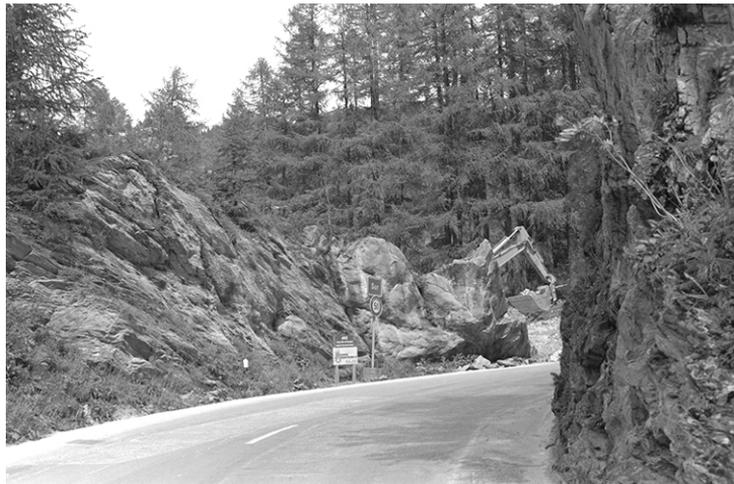


Abb. 12 (Hj, 7. 7. 1995)

