

Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
Landeskarte 1256, 1276

**GESCHICHTE** Stand Dezember 1989 / Hj

Die Strecke ist Teil der Oberen Strasse, einer der beiden wichtigsten Bündner Transitrouten (vgl. auch GR 23, 27, 31). Ihre Begehung ist bereits für die römische Zeit durch ein Itinerar und Funde gesichert. Der Septimerpass berührt – im Gegensatz zum Julierpass – das Engadin nicht, sondern erreicht auf kurzer Horizontaldistanz direkt das Bergell, also die Alpensüdseite. Dort findet er Anschluss an die Verbindung nach Chiavenna (GR 35). Der nördliche Ausgangspunkt der Strecke ist Bivio. Der Name bedeutet Scheideweg (aus lateinisch bivium) oder Abzweigung und ist im karolingischen Urbar von 831 erwähnt als „stabulum Bivio“ (KDMGR 1940: III/228). Stabulum wiederum heisst Stall, und „Stalla“ war denn auch lange Zeit der deutsche Name für Bivio. Der Ort existierte demnach sicher seit dem Frühmittelalter, auf Grund der archäologischen Funde auf den Pässen vermutlich schon seit der Antike. In Bivio befand sich schon früh eine Sust, später eine Port. Vermutlich kam im Frühmittelalter dem Julier Priorität zu, wie Poeschel (KDMGR 1940: III/225) und RINGEL (1998) u.a. auf Grund des Verzeichnisses der fiskalischen Tavernen annehmen; darin folgt nämlich auf die Sust von Bivio unmittelbar jene von Sils im Engadin auf der Südseite des Juliers. Dies änderte sich spätestens seit dem Bau des Hospizes auf dem Septimer um 1100. Im 16. Jahrhundert schreibt CAMPPELL (1851: 51) über Bivio: "Deutsch heisst es Stalla, wegen der häufigen Einkehr der Säumer" und SERERHARD (1742: 86): "Dahar 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".

Casaccia am Endpunkt der Strecke erscheint erstmals 1160 als "Cassache", was "altes, verfallenes Haus" bedeutet (KDMGR 1943: V/412). Auch Casaccia lag wie Bivio am Fusse von zwei Pässen – dem Septimer und dem Maloja mit der Fortsetzung zum Julier. Das mittelalterliche Hospiz auf dem Septimer und bei der Kirche St. Gaudentius oberhalb des Dorfes sind Hinweise, dass Casaccia schon sehr früh einige Bedeutung für den Reise- und Warenverkehr hatte (MAYER 1949: 23 und SCHULTE 1900: 65). Das Dorf wurde mehrmals, besonders aber 1573, 1673, 1740 und 1834 durch Rufen vom Piz dal Sasc und durch die Orlegna verwüstet (KDMGR 1943: V/412). SERERHARD (1994: 91). beschrieb das Dorf um 1740: "...Casatschia ist ein schlecht geringschätziges Dörflein, am Fuss zweier Bergen, nämlich des Settmer und Malojen Bergs ligend. Hier theilet sich auch die Sommers- und Winterszeit brauchbare Landstraasen über bemelte beyde Berge: daher dieses geringe Ortlein vernamter ist wegen der Niederlag der Reisenden. Die Häusser dieses Dorfs ligen beynachem alle bis an ihre Hälfte vergraben in Leim und Steinen, mit welchen sie vor Jahren ein vom Berg herunter gerissene Rüfi überschwemmt hat".

Im "Itinerarium Antonini", einem römischen Strassenverzeichnis, ist die Route Bregenz - Mailand mit den Rastorten Chur - Tinzen - Murus - Samolaco und Como verzeichnet. Als Pässe kommen

sowohl der Julier als auch der Septimer in Frage. 1937 gelang es, eindeutige Belege für eine frühe – römische – Benutzung der beiden Pässe zu finden (SCHNYDER 1973: 5). Im Mittelalter, etwa ab dem 11. Jahrhundert, gilt der Septimer als einer der ganz wichtigen Alpenübergänge. Die Gründe dafür waren einerseits geographisch-topographische (direkte Nord-Süd-Achse) andererseits politische: Durch grosszügige kaiserliche Schenkungen war der Bischof von Chur in den Besitz der Territorien entlang der Oberen Strasse gelangt; diese Machtposition erlaubte es ihm, den Transitverkehr auf "seine" Strasse zu lenken.

Erste indirekte schriftliche Angaben zur Benützung der Septimer- (oder Julierroute) erhält man, wenn man die Regesten der Klöster mit den Beziehungen zwischen Chur und dem Bergell vergleicht. Das Kloster Churwalden bei Chur ist 841 erwähnt, Pfävers-St. Gaudentius (Casaccia) vor und nach 900. Ein allmählicher Durchgangsverkehr zwischen Chur und Chiavenna kann demnach schon Ende des letzten Jahrtausends angenommen werden. Mit der Ausdehnung der Grenzen des Bistums 960, 980 und 988 wurde der Weg zur eigentlichen Septimerstrasse oder Bischofsstrasse, da dieser fast durchgehend auf eigenem Territorium in den Süden reisen konnte (vgl. BERGER 1890: 164f.).

Der Ausbau des Septimers im 14. Jahrhundert durch den Bischof von Chur bzw. durch den Bergeller Jakob von Castelmur zu einer "fahrbaren Strasse" von Tinzen bis Plurs konnte nicht verhindern, dass andere Pässe dem Septimer im ausgehenden Mittelalter den Rang abliefen: In der Zentralschweiz war dies der Gotthard, in Graubünden vor allem der Splügen, welcher seit dem Ausbau der Viamala-Schlucht 1473 immer mehr Verkehr anzog. Auch zur Zeit der Bündner Untertanenlande vom 16.-18. Jahrhundert spielte der Septimer nicht dieselbe Rolle wie der Splügen. Dennoch, der "Settmer Berg" war noch im 18. Jahrhundert ein häufig frequentierter Pass (vgl. SERERHARD 1742: 84/91 und MARGADANT 1978: 82).

Letztmals wurde der Septimer nolens volens um 1800 für die europäischen Mächte von Interesse. Zwischen 1798 und 1803 benutzten die Franzosen mehrmals den Pass, um die Kaiserlichen (Österreicher) im Bergell anzugreifen. Am 11. März 1799 mussten fünf Franzosen in Andadüra, im Wald oberhalb von Casaccia, ihr Leben lassen. Tags darauf überquerten laut Zeitdokumenten 1000 französische Soldaten den Septimer nach Süden (GIOVANOLI 1905: 160/162). 1803 erst "Dopo 4 anni e 7 mesi die continue torbolenze la Bregaglia riprese la sua antica calma e tranquillità" (idem 1905: 192).

Spätestens der Ausbau der Julierstrasse 1820-1826 bedeutete das Aus für den Septimer als Transitpass. Für die Region Bivio - Avers - Bergell hatte er aber bis ins 19. Jahrhundert und teilweise bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts seine Wichtigkeit.

Wir halten am Septimer nur eine einzige historische Linienführung für gegeben. Die Grundlage bildet der Wegverlauf im Lavoro Planimetrico von 1838/40. Abweichungen von dieser Linie sind nicht grundsätzlicher Natur oder können zeitlich nicht mit Sicherheit differenziert werden. Die zwei Abweichungen beim Plang Camfer und beim Säsel werden als Varianten ein und desselben Saumweges betrachtet. Das nach 1900 entstandene Fahrsträsschen wurde nach und nach durch das Militär oder die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (EWZ) ausgebaut, was sich

leicht im Gelände an steileren Partien nachweisen lässt. Es hat aber nichts mit dem historischen Septimerweg zu tun, ebenso wenig wie der fragmentarische Wegbau von Internerien im 2. Weltkrieg auf dem Plang Camfer. (Auskunft: G.C. FRIZZONI, Celerina, welcher die Arbeiten damals leitete).

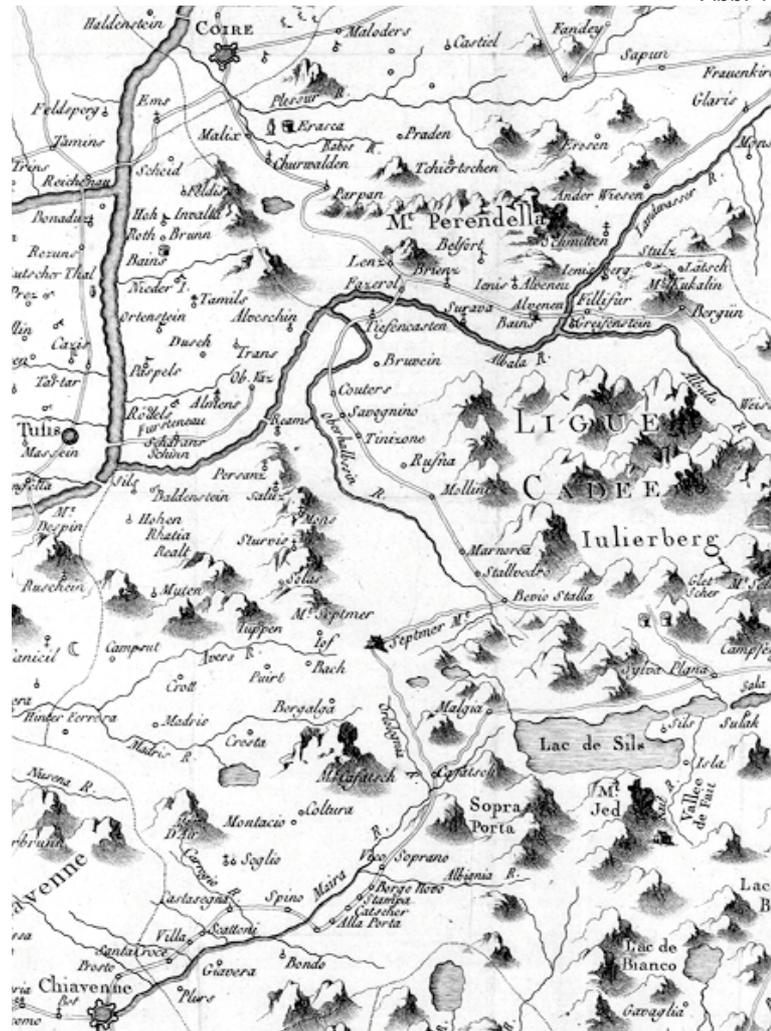
Eine sichere Datierung des Hauptweges GR 29.1 ist (bis heute!) nicht möglich. Allerdings kann aufgrund der Beschaffenheit des Weges und einiger Indizien (Jahreszahlen 1805, 1830 oder Handbohrlöcher) angenommen werden, dass am Weg immer wieder gearbeitet wurde. PLANTA (1986: 67-93) glaubt, dass der bestehende Pflasterweg erst um 1800 entstanden ist. Er führt als Beweis unter anderem an, CAMPELL habe diesen gepflasterten Weg in seiner geographischen Beschreibung Rätians von 1573 nicht erwähnt (CAMPELL 1851). Nach Planta kann der heutige Weg also nicht aus dem 14. Jahrhundert (Castelmursche Strasse) stammen, sondern muss später entstanden sein. BERGER hingegen ist überzeugt, dass Campell den Pass selber gar nicht bewandert habe; andernfalls hätte er nämlich das Hospiz erwähnt, wie er es auf dem Splügen und anderen Pässen getan habe (BERGER 1890: 70). Dieser Einwand ist meines Erachtens berechtigt. Gegen Plantas Theorie spricht auch der Bericht von C. Ulysses V. SALIS-MARSCHLINS (1808) in seinen "Bemerkungen auf einer Reise durch einen Theil des Cantons Graubünden"; dort ist nur vom "holprichten Septimer" die Rede – von einem Neubau der Strasse kein Wort (BERGER 1890: 75).

Belegt ist somit lediglich, dass zwischen 1387 und 1390 eine Passstrasse (aus)gebaut wurde (vgl. z.B. BERGER 1890: 97f). „Fahrbar“ aber kaum für lange. Gut hundert Jahre später beschreibt ein gewisser Franceschi den Weg als "...so steinig und beschwerlich, dass man absolut nicht reiten kann" (zit. in MARGADANT 1978: 81), und Bellegarde spricht 1799 von einem "schlechten Pflasterweg" (ebd. 1978: 82). Über einen späteren Ausbau ist bis heute aus schriftlichen Quellen nichts bekannt.

Neben dem erwähnten Lavoro Planimetrico von 1838/40 stehen dem Wegforscher die TA 520 Maloja 1893 und TA 517 Bivio 1887 sowie deren jüngere Ausgaben zur Verfügung. Als nützlich erwies sich auf das OMB UP Bergell von 1943, welchem zusätzliche Informationen – etwa zu den Varianten Plang Camfer und Säsel zu entnehmen sind. Ausserdem haben die fundierten Geländestudien von ARMON PLANTA (1986) die Arbeiten wesentlich erleichtert. Was die Zuverlässigkeit der Quellen betrifft, ist hier noch auf einen Widerspruch zwischen dem TA 520 Maloja 1893 und der detaillierten Wegstudie von BERGER hinzuweisen: Während gemäss Karte ein "Feld-oder Saumweg" über den Plang Camfer führte, schrieb der akribische Wegforscher am Ende des 19. Jahrhunderts: "Beim Eintritt in den Pian Canfèr hört jede Spur einer Strassenanlage auf" (BERGER 1890: 17).

Die Verbindung über den Septimerpass in der „Carte du Pais des Grisons, de la Valtelline, des Comtés de Bormio et de Chiavenne, dressé pur l'intelligence de la Campagne du Duc de Rohan en 1635“. (Aus Kartensammlung ZB Zürich).

Abb. 1



*Auch wenn nicht unmittelbar am Passweg gelegen, spielte die Kirche San Gaudenzio in Casaccia doch eine wichtige Rolle in der Geschichte des Passes: ihr war einst ein Hospiz für die Reisenden vom Maloja und Septimer angegliedert  
Abb. 2 (Hj, 15. 7. 1998)*



**GELÄNDE** Aufnahme 13. September 1989 / Hj

Der Pass wird auf der Nordseite vom geschotterten Fahrsträsschen (EWZ, Militär) dominiert, welches die historische Linie an einigen Stellen überlagert. Relikte früherer Linienführungen treten des öfters links und rechts des Strässchens auf und zwar vornehmlich als grasige, meist wenig ausgeprägte Hohlwege (GR 29.0.1 -GR 29.0.3) – so etwa bei Tua oder auf der Alp da Sett. Die Vielzahl der Varianten – vor allem in Form von Hohlwegen – auf der Alp da Sett und der Alp Tgavretga ist ein Hinweis darauf, dass der Weg jeweils sehr pragmatisch, gewählt wurde. Das weite, relativ sanfte Gelände erlaubte je nach Verhältnissen fast eine individuelle Linie.

Anders auf der Südseite: Der den Alpen eigene, meist steile Südabhang führte mancherorts zu heiklen Passagen wie etwa bei Bachüberquerungen, Felspassagen (GR 29.0 4 oder bei den steilen Kehren, den Cranch (GR 29.0.5), oberhalb der Alp Maroz. Ein solider Wegbau war hier unumgänglich, um Warentransporte zu ermöglichen. Einiges unterhalb der Passhöhe beginnt denn auch ein fast durchgehend gepflasterter Weg. Dieser ist ausgesprochen grosszügig (bis 4 m breit) angelegt, mit massiven Stützmauern, vielen Querabschlägen und Randsteinen bestückt und im allgemeinen trotz Wasserschäden gut erhalten. Ab der Alp Maroz (GR 29.0.6) ist der historische Verlauf zu Beginn überformt und oberhalb Casaccia unter Rüfenschutt begraben. Ungepflastert, als wenig ausgeprägter Hangweg mit Grasnarbe erkennbar, ist hingegen die Variante am Säsel. Der letzte Abschnitt vor Casaccia ist weniger gut zu dokumentieren, da hier die immer wiederkehrende Rufe vom Piz dal Sasc das historische Trasse weitgehend zerstört hat.

Wichtige Jahre für den Septimerpass waren 1989-91. Dank der privaten Initiative von Herrn und Frau Arthur und Iren Vetterli konnte die Südseite des Passes saniert werden. Verschüttete Teilstücke wurden vom Geröll befreit, Wasserschäden behoben und eine neue Brücke sowie eine Furt gebaut. Den zahlreichen Helfern wie Lehrlingen, Schulklassen, Brückenbauern, Soldaten und Geldgebern sowie den lokalen Vertretern sei an dieser Stelle für

ihre vorbildliche Arbeit gedankt. Bei den betreffenden  
Abschnittsbeschrieben wird auf die Arbeiten näher eingegangen.

— *Ende des Beschriebs* —

*Strecke GR 29* (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
*Abschnitt 1* Bivio - Motalla  
*Landeskarte* 1256

**GESCHICHTE** *Stand Dezember 1989 / Hj*

Von Bivio bis Tua (Motalla) wurde seit dem letzten Jahrhundert ein neuer Wegverlauf gewählt, welcher ungefähr dem heutigen Strässchen entspricht. Etwa bis zur Abzweigung Sur Cresta liegt der ältere Weg oberhalb des Fahrsträsschens, bis Tua dann meist unterhalb davon. Nördlich von Tua sind ausserdem Hohlwegvarianten sichtbar. Das Teilstück bis zur Abzweigung Sur Cresta (Pkt. 1841) und von dort bis Valletta muss vor 1905 gebaut worden sein, wie der TA von 1905 beweist (TA 517 Bivio). Im TA von 1917 wurde es zum "Feld- od. Saumweg" deklassiert. Zwischen Tua und Ortegn (Motalla) zeigt der TA-Vergleich von 1905 und 1917, dass in diesen Jahren eine neue Wegführung beschrieben wurde, welche ungefähr der heutigen entsprechen dürfte. Bis Tua wurde die Strasse in den 80er Jahren geteert (Militärunterkunft).

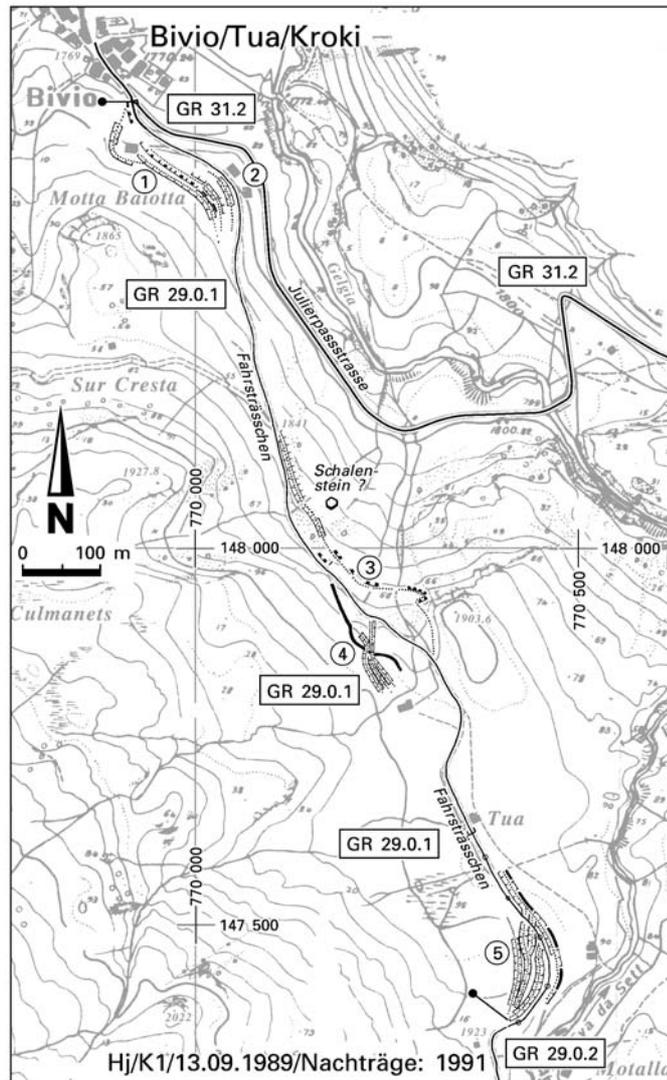
Laut Berger war die Strasse Ende des 19. Jahrhunderts zwischen Bivio und Tgavretga gepflästert; gleich oberhalb Bivio bestand die Pflasterung aus "grossen unregelmässig behauenen Obersteinen mit ebensolchen auf den Rand zu beiden Seiten...gelegten Steinen" (BERGER 1890: 14f.). Mächtige Randpflasterung stellte Berger vor allem gegen den Bach hin fest. Wo der Boden trocken war, fehlte laut Berger eine Pflasterung.

**GELÄNDE** *Aufnahme 13. September 1989 / Hj*

*Am vielschildrigen Wegweiser in Bivio erhält der Wanderer auch Auskunft über den Pass und die Sanierungsarbeiten von 1990/91.  
Abb. 1 (Hj, 23. 7. 1992)*



Abb. 2



Der Abschnitt wird von Hang- und Hohlwegpartien sowie von einigen wenigen Trockenmauerresten aus Lesesteinen gekennzeichnet. Die Hohlwege sind bis 100 m lang (bei Tua), 1-3 m breit und haben eine maximale Böschungshöhe von 1 m. Die Wegoberfläche ist meist grasbewachsen, teils steinig oder von Erlen überwachsen. Der nicht mehr begangene Weg ist an mehreren Stellen durch Bauarbeiten (Wasserreservoir, Skilift) zerstört. Die nebeneinanderliegenden Varianten (siehe Detailbeschreibung 1 und 2) zeigen schön, wie auf Allmendegebiet jeweils der am besten gangbare Weg gewählt wurde.

Detailbeschreibung/Kroki:

1: Zuerst 50 m langer Hohlweg, der in einen 150 m langen teils Hang-, teils Hohlweg übergeht. Der 2 - 3 m breite Hangweg ist talseits von Resten einer Lesesteinmauer begrenzt, welche Wiese und Allmend trennt. Die Wegoberfläche ist Wiesland als hohes, nicht mehr geschnittenes Gras.

*Oberhalb Bivio ist der ältere Verlauf als ausgeprägter Hangweg zu erkennen. Etwa in der Bildmitte kreuzt er das neue Fahrsträsschen.  
Fahrsträsschen.  
Abb. 3 (Hj, 9. 10. 1995)*



2: Drei bis maximal 2 m breite Hohl- und Hangwegformen. Die Hohlwege sind 20 - 30 m lang und wenig ausgeprägt. Die Wegoberfläche besteht aus Grasnarbe, teilweise ist sie von Steinen durchsetzt.

3: 550 m langer Teilabschnitt unterhalb der Fahrstrasse an den Fuss des Felsens (Pkt. 1903.6): Wenig ausgebildeter, 2 - 3 m breiter Hangweg und kürzeres Hohlwegstück mit 1 m Böschungshöhe. Mehrmals unterbrochene talseitige Stützmauerreste. Der aufgelassene, mehrheitlich grasbewachsene Weg ist stellenweise vernässt und durch Geländeänderungen (Skilift/Piste) gestört.

*Hohlwegform unterhalb der Fahrstrasse.  
In der Bildmitte der Stein mit der auffälligen Eintiefung. (Im Kroki als möglicher Schalenstein verzeichnet.)  
Abb. 4 (Hj, 13. 9. 1989)*



*Stand dieser Stein mit der auffälligen Eintiefung in Zusammenhang mit dem Passverkehr, etwa als Opferstein für Gaben vor oder nach einer glücklichen Passüberquerung?! Ein ähnlicher, wenn auch weniger ausgeprägter Stein ist auf der Südseite des PASSES oberhalb Casaccia zu sehen (siehe dazu auch GR 29.0.6).*

*Abb. 5 (Hj, 21. 9. 1989)*



4: Eine Variante führt statt zum Fels (Pkt. 1903.3) in südlicher Richtung zum Haus Tua. Sie teilt sich in ein Hohlwegbündel mit 3 schmalen Spuren von maximal 150 m Länge, 1 - 2 m Breite und mit bis 1m hoher Böschung. Durch die Hohlwege führt eine Lesesteinmauer. Die Oberfläche der Hohlwege besteht aus Grasnarbe, z.T. aus Erlenstauden und zahlreichen Steinen. Die Hohlwege sind weder im TA 517 Bivio 1887 noch im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/1840 angeführt. Die Fortsetzung der Hohlwege Richtung Süden ist nicht sichtbar. Vermutlich verliefen sie durch die Wiesen südlich des Hauses Tua; sie tauchen bei den Hohlwegen (Kroki Detailbeschrieb Nr. 5) wieder auf.

5: Hohlwegbündel oberhalb der Fahrstrasse und wenig ausgeprägte, 170 m lange Wegspur unterhalb der Fahrstrasse. Zwei Hohlwege münden in die erwähnte Wegspur ein, welche von einer unauffälligen Lesesteinmauer begrenzt wird (Grenze Wiese Allmend). Die Hohlwege sind durchschnittlich 100 m lang mit 0.5 m hoher Böschung, die Wegoberfläche teils Grasnarbe, teils mit Steinen besetzt.

— Ende des Beschriebs —

*Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass*  
*Abschnitt 2 Motalla - Plang Camfer*  
*Landeskarte 1256, 1276*

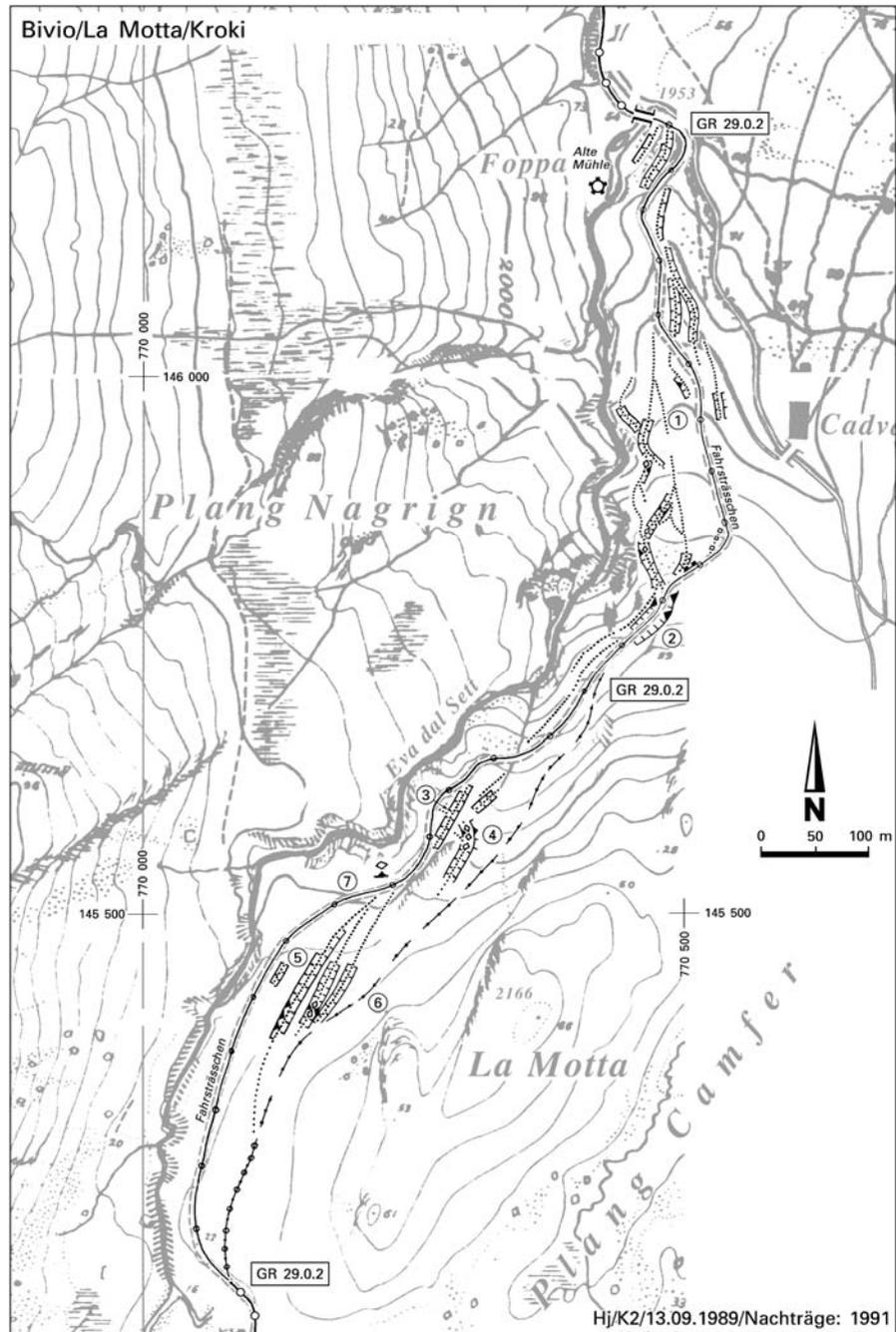
**GESCHICHTE** *Stand Dezember 1989 / Hj*

"Die Strasse geht bei Foppa auf das rechte Ufer des Baches auf einer neuen Brücke, deren Ufermauern aus alten Steinen bestehen, die aber neu aufgerichtet sind. Der Damm ist 3 m breit, bei einem Einschnitt in einen Schieferfelsen 1.88 m. Oberhalb Cadval steigt die Strasse den Felsen empor, dessen Fuss der Bach umfließt; es finden sich auch Spuren von starkem Pflaster. Doch ist dasselbe an diesem Abhang, der nass und mit Geröll bedeckt ist, von Wasser und Rufen meist vernichtet. Der jetzige Weg führt ferner durch Einschnitte in den felsigen Abhang hindurch. Da diese jedoch nicht in der Richtung der Spuren liegen, so gehören die Einschnitte vielleicht nicht zur alten Strasse." Soweit BERGER (1890: 16); er unterscheidet also bereits zwischen einem jetzigen Weg und früheren Wegen. Die im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40 (STAGR, Septimerpass) angegebene Linie ist nicht eindeutig mit einer der heutigen Varianten gleichzusetzen. Die Linie im TA 517 Bivio 1887 dürfte wenig exakt eingetragen sein. Diejenige im TA von 1917 ist differenzierter, eine Zuordnung zu den historischen Wegspuren ist aber nicht eindeutig möglich. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass von Foppa im LAVORO PLANIMETRICO kein Weg auf der linken Talseite zum Plang Camfer eingezeichnet ist; die im Gelände sichtbaren Relikte haben mit grosser Wahrscheinlichkeit nichts mit dem Transitweg zu tun.

**GELÄNDE** *Aufnahme 13. September 1989 / Hj*

Im Aufstieg von Foppa zum Plang Camfer trifft man unter- und oberhalb der Fahrstrasse unterbrochene Hohlwege von geringer bis starker Ausprägung und sehr unterschiedlicher Länge. Wegbreite und Böschungshöhe variieren zwischen 1 und 4 Metern. An einigen Stellen gibt es Felsbearbeitungen oder natürlich-felsige Wegbegrenzungen. Die Wegoberfläche erscheint mehrheitlich als Grasnarbe, teilweise ist sie mit Steinen durchsetzt oder felsig, ganz vereinzelt hat sie auch eine felsige Oberfläche. Die Hohlwegformen sind besonders in den flacheren und leichteren Stellen anzutreffen. In der Mitte des Aufstiegs – nördlich von La Motta – rutschte der Weg ab, was eine etwas aufwendigere Linienwahl zur Folge hatte (Kroki Detailbeschrieb Nr. 3/4). Die beschriebenen Wege sind allesamt aufgelassen. Anders der Fussweg (Kroki Detailbeschrieb Nr. 6), welcher als direkte Verbindung noch sporadisch begangen wird. Die Fahrstrasse schlängelt sich zuerst durch die Hohlwegpartien, nach dem engen Durchlass (Kroki Detailbeschrieb Nr. 2) verläuft sie durchwegs unterhalb (bachseits) der historischen Trassen.

Abb. 1



Detailbeschreibung/Kroki:

1: Mehrere, schwach bis markant ausgeprägte, oft unterbrochene Hohlwegvarianten von 2 - 4 m Breite. Böschungshöhe 1 m, die Wegoberfläche besteht meist aus Grasnarbe, z.T. ist sie steinig. Im oberen Teil ist der brüchige Fels vereinzelt leicht bearbeitet. Alle

*Das südlich Foppa leicht ansteigende Gelände Richtung Plang Camfer. Es handelt sich um mehrere neben- und ineinander verlaufende Varianten. Im Hintergrund die Fahrstrasse nach Bivio.  
Abb. 2 (Hj, 21. 9. 1989)*

Wege sind abgegangen und mässig steil. In der oberen Kehre des Fahrsträsschens ist das Gelände vernässt.



2: Felsdurchbruch mit mehreren Metern Böschungshöhe. Für das Fahrsträsschen wurde der leicht zu bearbeitende Fels an dieser Stelle weiter ausgesprengt. Frühere Varianten scheinen aber auch schon hier durchgeführt zu haben. Allerdings ist auch eine Fussspur ausserhalb dieser Enge über dem Bach sichtbar. Sie ist – relativ chronologisch gesehen – älter als die Hohlwegspuren.  
3: 60 m langer und 1 - 2 m breiter Hohlweg mit durchschnittlich 2 m hoher Grasböschung, welcher abrupt endet, da der folgende Hang abgerutscht ist. Die Fortsetzung nach diesem Hang bildeten die im Kroki Detailbeschrieb Nr. 5 beschriebenen Hohlwege. Die Wegoberfläche ist Gras.

*Blick von Plang Nagrign nach Osten.  
Links oberhalb der Fahrstrasse ist der Hohlweg (Detailbeschrieb Nr. 3) zu sehen (Pfeil 1). Rechts davon das abgerutschte Wegstück (Pfeil 2), was die Umgehung des Felsens (Pfeil 3) nötig machte.  
Abb. 3 (Hj, 21. 9. 1989)*



*Die markante Felsbearbeitung (vgl. Abb. 3, Pfeil 3).  
Abb. 4 (Hj, 7. 8. 1991)*



4: 60 m langes und 1 - 2 m breites Wegstück. Zu Beginn ist es ein aus dem Fels gearbeiteter Hangweg, dann ein Hohlweg mit erdig-grasiger Böschung, anschliessend nur als Wegspur zu erkennen. Die Wegoberfläche ist aus Fels, später aus Lockermaterial (Gras).  
5: Vier Hohlwege zwischen 20 und 50 m Länge und 1 - 2 m Breite. Die Böschung variiert zwischen 1 - 3 m, partiell natürliche Felsbegrenzung. Teils grasige Oberfläche, teils bearbeiteter Fels.

*Deutlich ziehen sich mehrere als  
Streifen erkennbare Hohlweglinien  
oberhalb der Fahrstrasse in Richtung  
Plang Camfer.  
Abb. 5 (Hj, 21. 9. 1989)*



*Einer der Hohlwege (siehe Abb. 5); er wird links durch den natürlichen Felsen begrenzt.  
Abb. 6 (Hj, 7. 8. 1991)*



6: Viehpfad. Wegoberfläche meist geschlossene Grasnarbe. Zu Beginn relativ steil, dann wird der Weg gegen Plang Camfer bis 3 m breit und flach. Von Militär befahren.

7: Durch Militär in den 50er Jahren bearbeitetes Felsstück unterhalb der Fahrstrasse. 3 m breit. Kein Zusammenhang mit der Passstrasse.

Eine zeitliche Zuordnung der einzelnen Wege ist nicht absolut möglich. Nebeneinander verlaufende Hohlwegvarianten könnten auch abwechslungsweise benützt worden sein. Eine relative Datierung ist etwa bei der Stelle möglich, wo der abgerutschte Weg zu einer Umgehung eines Felsens zwang (Kroki Nr. 4). Eine vermutlich sehr alte Variante führte ausserhalb des Felseinschnittes durch (Kroki Nr. 2).

Dieser partiell vernässte oder rutschende Abschnitt stellte auch im Winter grosse Probleme, da sich in diesem Gebiet grosse Schneewächten bilden. Es wäre daher möglich, dass der Winterweg östlich des Hügels (La Motta) durchführte.

*Im Winter ist diese Passage unterhalb  
La Motta oft mit einer grossen  
Schneewächte abgeschlossen.  
Abb. 7 (Hj, 23. 2. 1991)*



*Strecke GR 29  
Abschnitt 3  
Landeskarte* (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
Plang Camfer - Tgesa da Sett; Pass da Sett  
1276

**GESCHICHTE** *Stand Dezember 1989 / Hj*

Im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/1840 ist der etwa der heutigen Fahrstrasse entsprechende Verlauf dargestellt. Auch der TA 520 Maloja 1925 zeigt diesen Verlauf. Zwischenzeitlich querte man wie der TA von 1893 oder 1918 aufzeigen, nicht die Eva da Sett, sondern die Eva dal Lunghin. Im Gelände kann man diesen Verlauf nur zum Teil nachweisen. Am Übergang bei Pkt. 2136 befand sich 1840 eine Brücke (Ponte di Campoferro). Der Weg blieb linksseitig des Baches bis zum Ponte Salita (Pkt. 2167); von dort sind im Plan zwei Varianten aufgeführt, welche heute noch feststellbar sind (vgl. Detailbeschreibung 4/5). Im TA von 520 Maloja 1893 wird eine andere Wegführung dargestellt: Der Weg bleibt dort immer östlich der Eva dal Sett. Die Spuren dieser Variante sind heute noch im unteren Teil als ausgeprägte Hohlwege zu sehen. Bergers Beschreibung ist in diesem Abschnitt etwas ungenau und nicht immer lokalisierbar. Allerdings unterscheidet er bereits einen "heutigen Weg" und ältere Varianten (BERGER 1890: 17). Er spricht von vermooster Pflasterung, "doch die Spur ist vielfach durch Wasser und Geröll verwahrlost und zuletzt bis zum Pass nicht mehr zu unterscheiden"(ebd. 17).

Eine Variante führte auf der Ostseite der Alp Tgavretga zum Pass. Der akribische Berger beschreibt sie nicht, ebenso wenig ist sie im TA von 1893 aufgeführt, sondern erst in der Ausgabe von 1925 als „Fussweg“ im obersten Teil. Im OMB Bergell von 1943 ist der Weg als Fussweg bis zur Passhöhe eingetragen; allerdings zweigt er nicht (wie heute) von der Fahrstrasse ab, sondern beginnt etwa 150 m weiter südöstlich. Aufgrund verschiedener (Hohlweg)varianten ist anzunehmen, dass dieser Weg häufig als Alternative benutzt worden ist. Das unterste Teilstück wurde im 2. Weltkrieg gebaut. Die anschliessenden ausgeprägten Hohlwegspuren beweisen aber, dass an diesem Hang schon früher Wege bestanden.

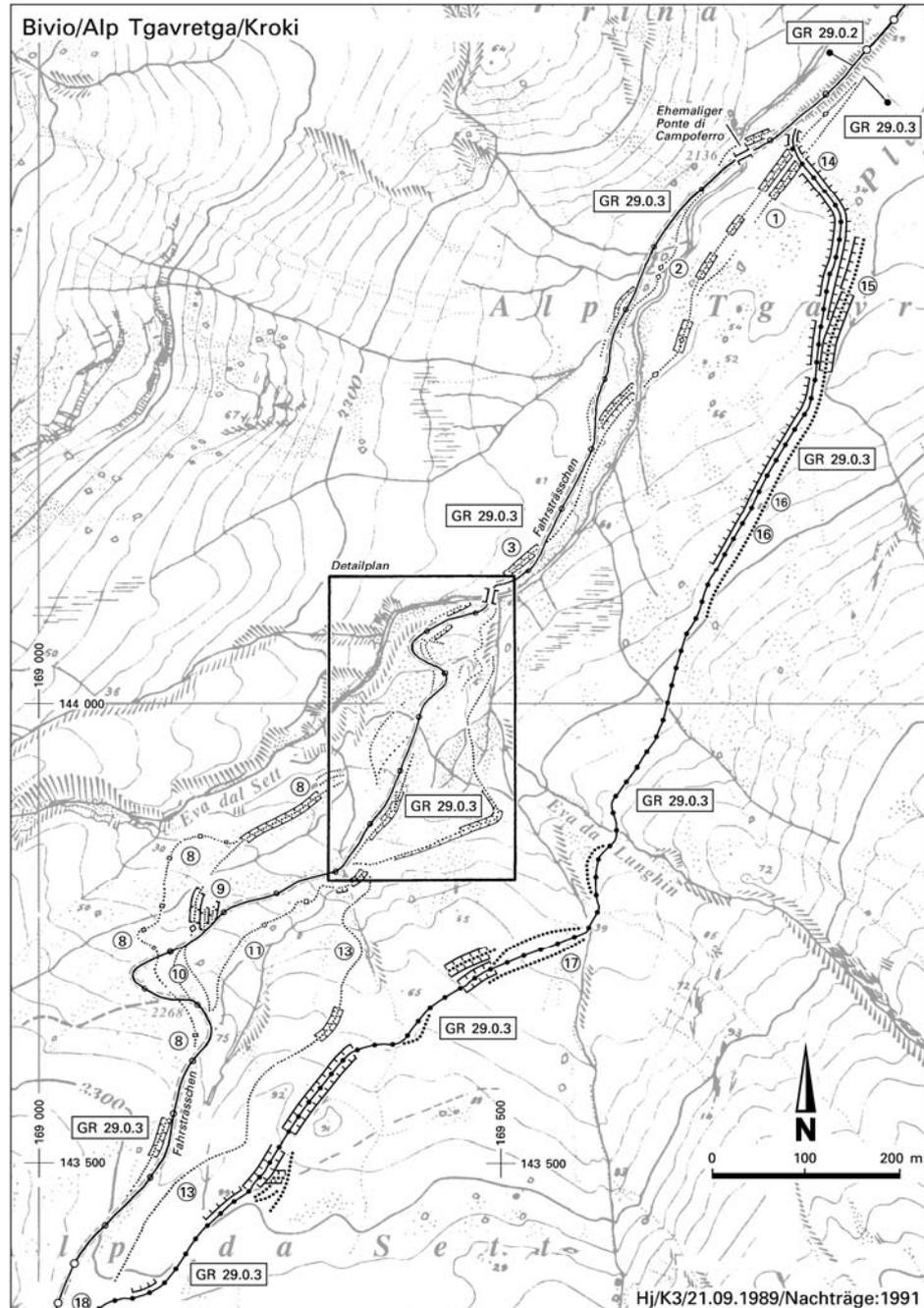
**GELÄNDE** *Aufnahme 21. September 1989 / Hj*

Aus unzähligen Varianten bestehender Abschnitt zwischen der Alp Tgavretga und der Alp da Sett. Am südlichen Auslauf des Plang Camfer sind minime Pflasterungsreste erkennbar. Anschliessend auf der rechten Bachseite mehrere unterbrochene Hohlwegstücke, links der Eva dal Sett wenig ausgeprägte Spuren. Nach der Brücke (Pkt. 2167) zeugen unterschiedlich breite und verschieden ausgeprägte Wege von den Schwierigkeiten, den Steilaufstieg zu überwinden. Teils Felsbearbeitung. Die Hauptlinie setzt sich fort in einem markanten Hohlweg mit pflasterungsähnlicher Oberfläche. Sämtliche Varianten sind aufgelassen.

Östlich des Steilaufstieges (Pkt. 2167) führt ein erdig-steiniges oder auch grasiges Trasse in Bachnähe. Aufgrund seiner Ausprägung dürfte es relativ jung sein (Militär?). Der Abschnitt mit seinen zwei etwas steileren Aufstiegen zeigt ein Charakteristikum der Wegführung: Je nach Verhältnissen wurde die jeweils geeignetste

Linie gewählt, was im relativ offenen Gelände unproblematisch war. Deutlich auch das Bemühen (wahrscheinlich vor allem in jüngerer Zeit), die Steigung durch weiter ausholende Kurven zu verringern.

Abb. 1

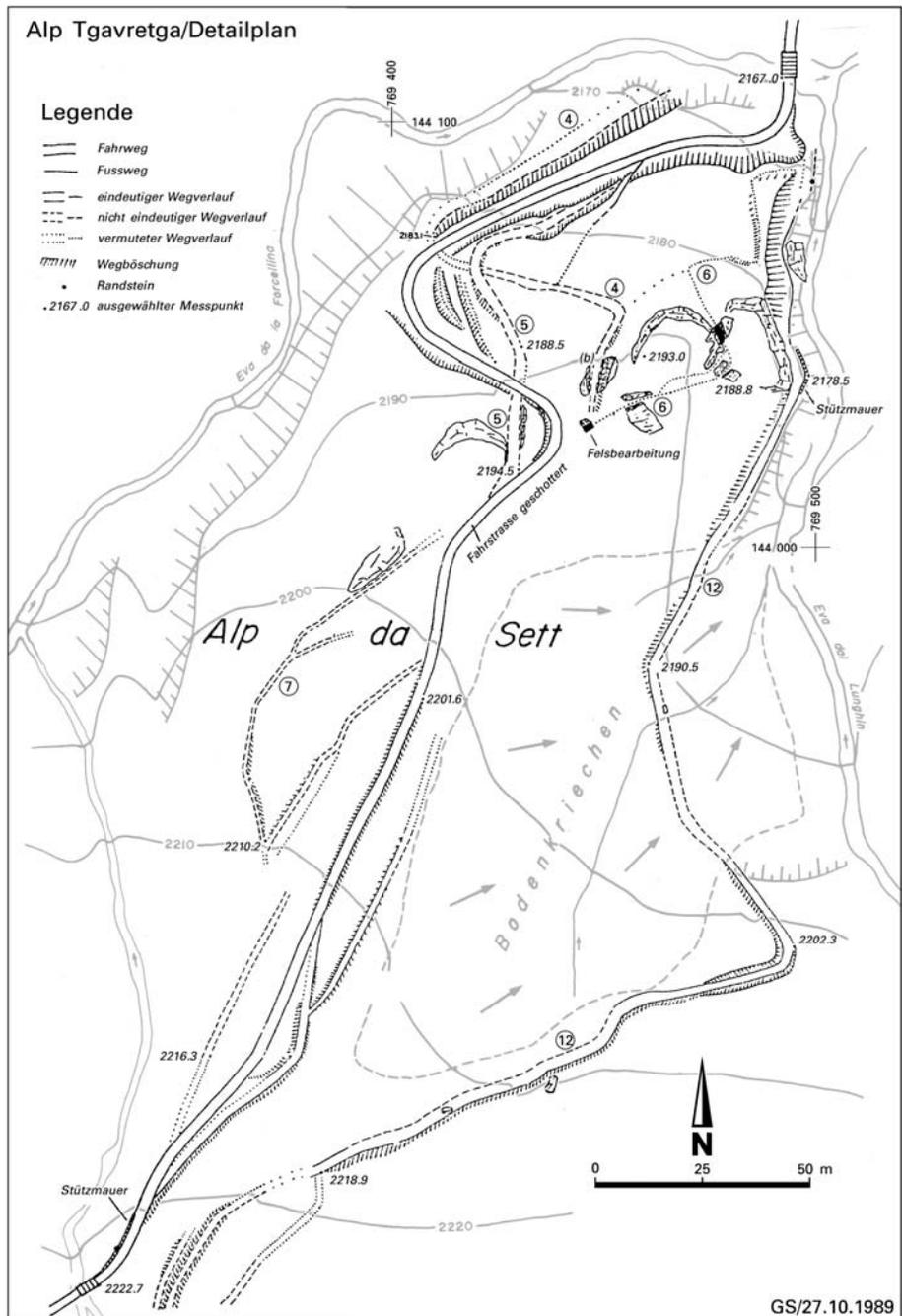


Detailbeschreibung/Kroki:

1: 20 - 50 m lange Hohlwegstücke südlich des Plang Camfer bis zur Brücke bei Punkt 2167. Die Böschung ist 0.5 -3 m hoch. Grasige, im nördlichen Teil oft ausnehmend steinige Oberfläche. Mögliche Reste einer Pflasterung vor dem Bach. Bei der Bachquerung ist der

ehemalige Übergang zu erkennen. Anschliessend 2-3 m breiter Weg mit bis 1m hoher bergseitiger Grasböschung.

Abb. 2



*Der Hohlweg von Plang Camfer in Richtung Alp da Sett. Im Hintergrund (Pfeil) Variante am Osthang.  
Abb. 3 (Hj, 7. 8. 1991)*



2: Variante westlich der Eva dal Sett. Auf gut 200 m zwischen dem Bach und der Fahrstrasse sind Wegspuren zu verfolgen. Anschliessend 50 m langes Hangwegstück mit ausgeprägter Grasböschung.

3: Kurzes, wenig ausgeprägtes Hohlwegstück parallel zur Fahrstrasse. Nummern 4-7 sowie 12 vgl. Detailplan IVS:

4: Zuerst knapp 70 m langer und 2 m breiter Hangweg mit ausgeprägter bergseitiger Böschung. Unterbruch bis zur Stelle (b), einem beidseitig von Fels begrenzten, 10 m langen Engpass. Die Wegerfläche ist Grasnarbe, teils auch steinig.

*Der Steilaufstieg nach der Brücke (Pkt. 2167). Ganz im Vordergrund die heutige Fahrstrasse. Die Pfeile verweisen auf die Nummern im Detailplan.  
Abb. 4 (Hj, 5. 9. 1991)*



*Der beidseitig natürlich mit Fels  
begrenzte Engpass.  
Abb. 5 (Hj, 5. 9. 1991)*



5: 100 m langes und 2 m breites Wegstück. Im unteren Teil ist der Verlauf nicht eindeutig, weiter oben ist das Trassee von der Fahrstrasse unterbrochen. In diesem Abschnitt felsige Böschung und bearbeiteter Fels. Wegoberfläche meist aus Grasnarbe, teils ist sie auch steinig.

6: Gut 100 m lange und zuerst schmale, dann bis 2 m breite, nur schwach ausgeprägte Wegspur mit Grasoberfläche, z.T. auch felsig. Im oberen Teil ist der Fels an zwei Stellen bearbeitet.

7: Wenig ausgeprägte Spur, z.T. unsicherer Wegverlauf.

8: Die Wegspuren führen zu einem Hohlwegsystem mit einem 100 m langen Hohlweg von bis 3 m hoher Böschung, bevor sie sich wieder zu einer Hauptlinie mit Pflasterungsresten bündeln. Die Wegbreite beträgt 1 - 2 m. Vor der Passhöhe folgt nochmals ein kurzer Hohlweg parallel zur Fahrstrasse. Die Wegoberfläche ist teils grasig, teils steinig, partiell auch Reste von Pflasterung.

9: Parallele Hohlwege in der Alpweide von ca. 1 m Höhe und Breite. Bei der Wegoberfläche ist es unklar, ob es sich um gesetzte oder natürliche Pflasterung handelt. Dieser Weg bildet die mögliche Fortsetzung des langen Hohlweges von Kroki Nr. 8.

*Parallele Hohlwege auf der Alp da Sett  
unterhalb der Fahrstrasse mit Blick  
Richtung Passhöhe.  
Abb. 6 (Hj, 5. 9. 1991)*



10: Zwei aufgelassene Varianten von geringer Ausprägung; sie sind als Fortsetzung der Hohlwege von Kroki Nr. 9 zu sehen. Nur sehr gering ausgeprägte Wegform.

11: Knapp 300 m langes Wegstück mit 40 m langem, schwach ausgeprägtem Hohlweg sowie unsicheren Pflasterungsrelikten. Der

Weg führt auf dem Hangrücken zum Kreuz (Pkt. 2268). Der Wegverlauf ist nicht durchgehend gesichert.

12: Knapp 400 m langes Wegstück von 1 - 2 m Breite und schwach ausgeprägter Gras- oder Erdböschung. Es verläuft anfänglich schmal zwischen der Eva dal Lunghin und dem Fels, dann durch einen kriechenden Hang. Die Wegoberfläche besteht zuerst aus Felsschutt, weiter oben wird sie teilweise steinig oder grasig. Vermutlich rezenter Weg (Militär?).

13: Fussspur ohne nennenswerte Ausprägung mit Ausnahme eines kurzen Hohlwegstücks.

14: Die Variante ab Plang Camfer besteht zuerst aus einem 3 m breiten, grasbewachsenen Dammweg, der in einen Hangweg übergeht. Bis zur Eva dal Lunghin ist es mehrheitlich ein gering ausgeprägter Fussweg von variierender Breite mit grasig-erdiger oder auch steiniger Wegoberfläche. Ausser einigen vernässten Stellen bietet dieser Wegverlauf topographisch kaum Schwierigkeiten.

*Die auffällige Variante zweigt von Plang Camfer als Dammweg mit dichter Grasnarbe ab. Er geht weiter oben in einen Hangweg mit dichter Grasnarbe über. Die intensive Grasschicht verleitete dazu, den Weg als sehr alt einzustufen. Gebaut wurde er allerdings von Internierten im 2. Weltkrieg. Abb. 7 (Hj, 21. 9. 1989)*



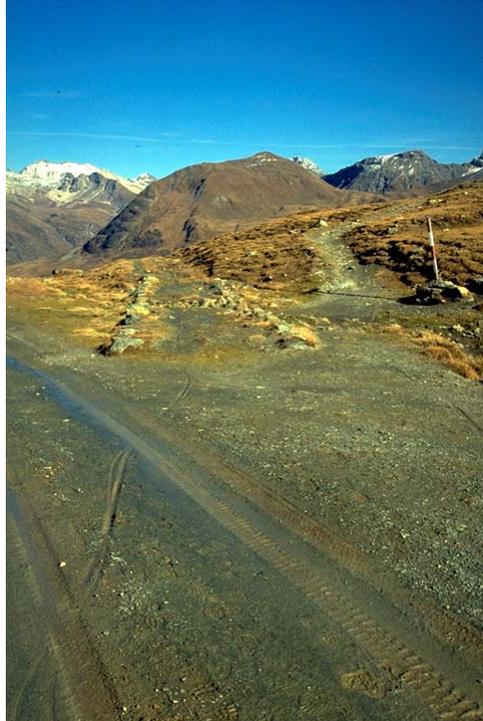
15: Im untersten Teilstück verläuft parallel zum Dammweg auf der Hangseite ein über 200 m langer und 1 m breiter Hohlweg mit Grasböschung.

16: Das lange Mittelstück besteht vorwiegend aus grasig-erdiger, teils auch steiniger Wegoberfläche, die Wegbreite variiert, oft weniger als 1 m.

17: Die Hohlwegabschnitte im oberen Teilstück bestehen aus zahlreichen Varianten. Sie sind bis 100 m lang mit manchmal markanter, 1 - 2 m hoher Böschung. Die Wegoberfläche ist in diesem Bereich durchwegs Grasnarbe.

18: 300 m vor der Passhöhe folgt ein 60 m langer Hangwegabschnitt und direkt vor dem Pass-Seelein ein knapp 30 m langes und 3 m breites, offensichtlich jüngeres Teilstück mit Wegbegrenzung aus Lese- und Bruchsteinen.

*Das neuzeitliche Wegstück zweigt vom Fahrweg auf der Passhöhe nach Nordosten ab. Seine Bauweise korrespondiert in keiner Weise mit dem gepflästerten Saumweg auf der Südseite. Es ist mit einiger Wahrscheinlichkeit vom Militär gebaut worden (um Artillerie in Stellung zu bringen?).  
Abb. 8 (Heg, 28. 10. 1988)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
Abschnitt 4 Tgesa da Sett - Säscel  
Landeskarte 1276

#### GESCHICHTE *Stand Dezember 1989 / Hj*

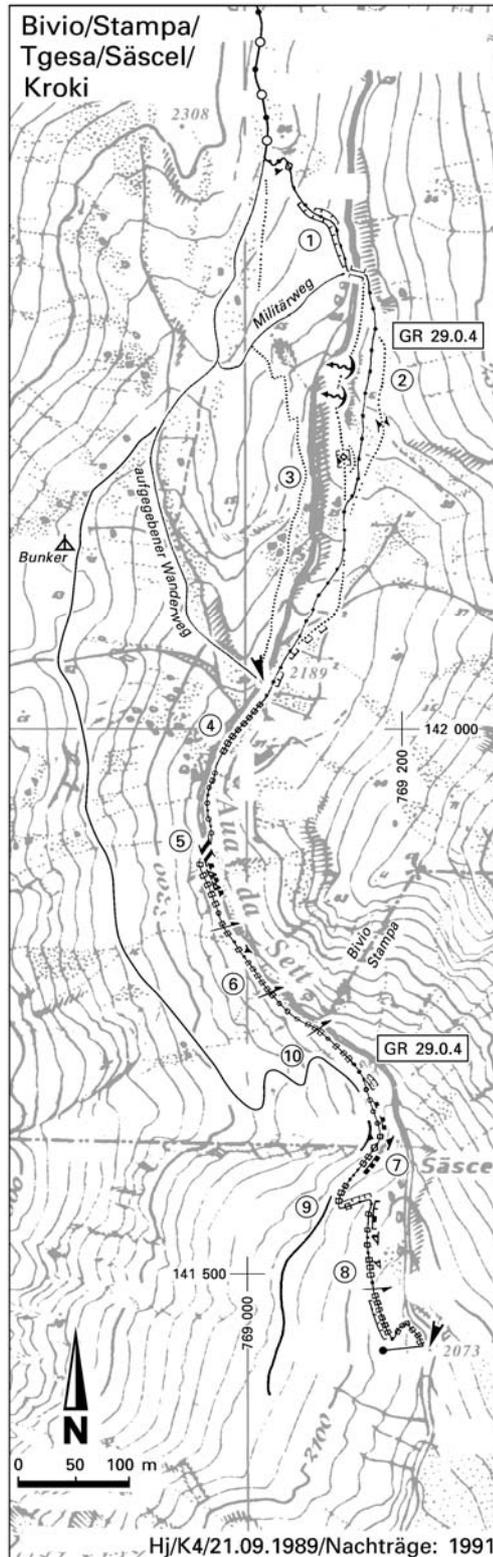
Der Wegverlauf auf diesem Abschnitt ist im TA 520 Maloja 1893 und im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40 aufgeführt, und zwar die östlich der Aua da Sett verlaufende Linie. Anders im TA von 1925: Der Weg bleibt bis zum Pkt. 2189 westlich der Aua da Sett. Ab diesem Punkt verläuft er bis zum Säscel auf der Ostseite des Baches. Zweifellos handelt es sich hier um einen Fehler in der Kartierung. Laut dem LAVORO PLANIMETRICO verlief der historische Weg 300 m südlich der Osteria del Sett hinunter zum Ponte Ganda und zur Aua da Sett. Über den Ponte Ganda führte der Weg auf der östlichen Bachseite zum Ponte Forcella (Pkt. 2189). Laut BERGER (1890: 18) waren Ende des 19. Jahrhunderts in diesem Abschnitt "nur Andeutungen von Pflaster" zu sehen. Anscheinend wurde dieser kaum mehr begangen: "Am Beginn der Schlucht sieht man wohl mit Gras überwachsene Windungen; doch beim Übergang auf die linke Seite ist das Pflaster (?) der Strasse samt Damm von dem eilig stürzenden Wasser der Acqua weggerissen, so dass die Anwohner sich ihrer nicht mehr bedienen, sondern sich lieber von der rechten Seite den Ruinen nähern" (BERGER 1890: 18f.). Dieser Weg ist erstmals im TA von 1925 nachgewiesen. Es folgt eine detaillierte Beschreibung der Pflästerung und des Übergangs auf die rechte Flussseite: "Der Pont Nagulatsch [Stelle der heutigen Steinbogenbrücke, Hj] führt wieder auf das rechte Ufer der Acqua. Die Brücke, heute ein schmaler Balkensteg von 6 Balken (von denen die Einheimischen und Bergamasken noch dazu einen weggenommen, um die oben angedeutete Verbindung zu ermöglichen) und 2 Uferbalken, ist nach der Entfernung der (alten) Ufersteine gemessen 4.5 m lang und, nach den Randsteinen der Strasse zu schliessen, 1.6 m breit gewesen." (ebd. 20). Ein zentraler Punkt auf dem Septimerweg ist der Säscel. Dieser Felskopf konnte nicht umgangen werden, und so musste ein Durchgang herausgeschlagen werden. Nach einem Gerichtsurteil von 1540 sollte der Säscel für ewige Zeiten die Grenze zwischen Bivio und dem Bergell sein. (GA Casaccia Nr. 9; BM 1914: 277ff.). Am Säscel selber sowie nördlich und südlich davon zeugen Varianten, dass auch hier der Wegverlauf ändern konnte. Die einzigen Kartenbelege dazu haben wir aber erst aus dem OMB Bergell von 1943, welcher einen Fussweg nördlich des Säscel in Richtung Tgesa da Sett zeigt. Jüngste Funde (Hufeisen) im Steilaufstieg nördlich des Säscel belegen, dass dieser Weg im Mittelalter begangen wurde. Der Teil nördlich des Säscel battü Richtung Tgesa diente bis vor wenigen Jahren als markierter Wanderweg. Der Teil südwestlich des Säscel könnte auch im Zusammenhang mit dem Kraftwerkbau entstanden oder zumindest benutzt worden sein.

Die Steinbogenbrücke über die Aua da Sett wurde anlässlich der Sanierungsarbeiten 1990/91 errichtet (vgl. dazu Ziele und Massnahmen).

**GELÄNDE** *Aufnahme 21. September 1989 / Hj*

Bis zur Aua da Sett handelt es sich um einen 2 - 3 m breiten, geschwungenen und grasbewachsenen Hang- bzw. Hohlweg, der nach der Bachquerung (über einen modernen Holzsteg) in den nur angedeuteten Weg auf der Kuppe bzw. am Abhang übergeht. Ab Pkt. 2189 folgt ein mehrheitlich gepflasterter, 3 m breiter Weg mit zum Teil Trockenstützmauern, Randsteinen, Querabschlägen und einer felsbehauenen, schmalen und holprigen Passage, dem Säsel battü (was «behauener Stein» heisst). Die Pflasterung ist in Bachnähe teilweise weggerissen. Die Variante zu diesem dem Bach nahen Weg verlief – ausgehend von der Fahrstrasse südlich der Tgesa da Sett – als bis 2 m breiter, wenig ausgeprägter Hangweg ungefähr in Richtung der Hochspannungsleitungen. Das mit Gras bewachsene Trasse ist teilweise unterbrochen. Diesem gut 600 m langen, eher flachen Teilstück folgt ein steiler Abstieg Richtung Säsel. Nebst unbedeutenden Stützmauerresten finden sich an drei Stellen Felsbearbeitungen. Während sich diese Linie kurz vor dem Säsel nicht mehr eindeutig verfolgen lässt, tritt sie am Säsel selber in Form des fein bearbeiteten Einschnitts eindrücklich in Erscheinung. Die südliche Fortsetzung entspricht in ihrem Habitus dem ersten Teil: Grasnarbe, 2 m breit, wenig ausgeprägte Böschung und vereinzelt geschroteter Fels. Die Linie verliert sich nach der Schutzmauer der Starkstromleitung.

Abb. 1



Detailbeschreibung/Kroki:

1: 2 -3 m breiter, S-förmiger Hangweg mit kurzer, wenig ausgeprägter Hohlwegpartie. Über die Aua da Sett führt ein

schmales Brücklein aus Eisenbahnschienen und quergelegten Brettern.

2: Über die Kuppe führender Fussweg. Beim Abstieg eindeutige Felsbearbeitungen am brüchigen Stein. Der Weg ist dort auf einer Breite von mindestens 1 m herausgeschlagen. Die Wegspur ist leicht bis zum Beginn des gepflästerten Weges (Pkt. 2189) zu identifizieren, allerdings ohne markante Eintiefungen und ohne weitere wegbauliche Merkmale.

*Der Weg führte ursprünglich wohl unterhalb der Kuppe durch (Pfeil 1). Rechts im Bild die bearbeiteten Stellen (Pfeil 2), im Hintergrund ehemalige militärische Stellungen (Pfeil 3).  
Abb. 2 (Hj, 21. 9. 1989)*



3: Gut 350 m langer Fussweg auf der Westseite der Aua da Sett. Er wird heute kaum mehr begangen, dürfte aber als Ausweichvariante für die unter (2) beschriebenen Wege benutzt worden sein.

4: Beginn des gepflästerten Weges auf der Septimer-Südseite. Er ist 2 - 3 m breit, teilweise vom Bach zerstört. In der Regel ist es ein rundes, abgeschliffenes Pflaster mit grossen Randplatten auf der Bachseite. Das Trassee ist durch das Wasser teilweise stark beeinträchtigt. Hier beginnen auch die sorgfältig angelegten Querabschläge.

5. Steinbogenbrücke siehe „Ziele und Massnahmen“.

*Der Beginn des gepflasterten Weges auf der Südseite. Der historische Weg führte weiter nördlich dem Geländerücken entlang (vgl. Pfeile und Kroki); die Wanderwegvariante (links) ist neuzeitlich. Seit Herbst 1991 führt der Wanderweg wieder auf die historische Linie (Pfeile).  
Abb. 3 (Hj, 7. 8. 1991)*



Eine schwierige Passage war der Übergang über die Aua da Sett nördlich des Säsel. Vor der Sanierung 1990/91 führte eine Notbrücke über den Bach.

*Bis zur Sanierung 1990/91 führte ein schmaler Steg aus Eisenbahnschienen mit Holzquerlatten über den Bach. Im Hintergrund (Pfeil) die zweite Brücke, welche jetzt durch einen Damm ersetzt wurde (Aufnahme A. Vetterli 1990).  
Abb. 4*



6: Von der neuerbauten Brücke bis zum Säsel: Meist gepflasterter, 2 - 3 m breiter Weg mit langen, schweren Randplatten und einigen Randsteinen. Geputzte bzw. neu angelegte Querabschläge. Der Weg ist an mehreren Stellen vom Bach zerstört oder durch Hangwasser überspült, die Pflasterung teilweise aus- oder weggespült.

*Bach und Weg im Kampf um den Talgrund: im Vordergrund herausgeputzte Querabschläge. Abb. 5 (Hj, 3. 10. 1991)*



*Der gepflästerte Weg wenig nördlich des Säscel: Der Weg verlief in unmittelbarer Bachnähe und wurde völlig weggerissen. Im Vordergrund die wenigen übriggebliebenen Pflästerungsreste. Abb. 6 (Hj, 3. 10. 1991)*

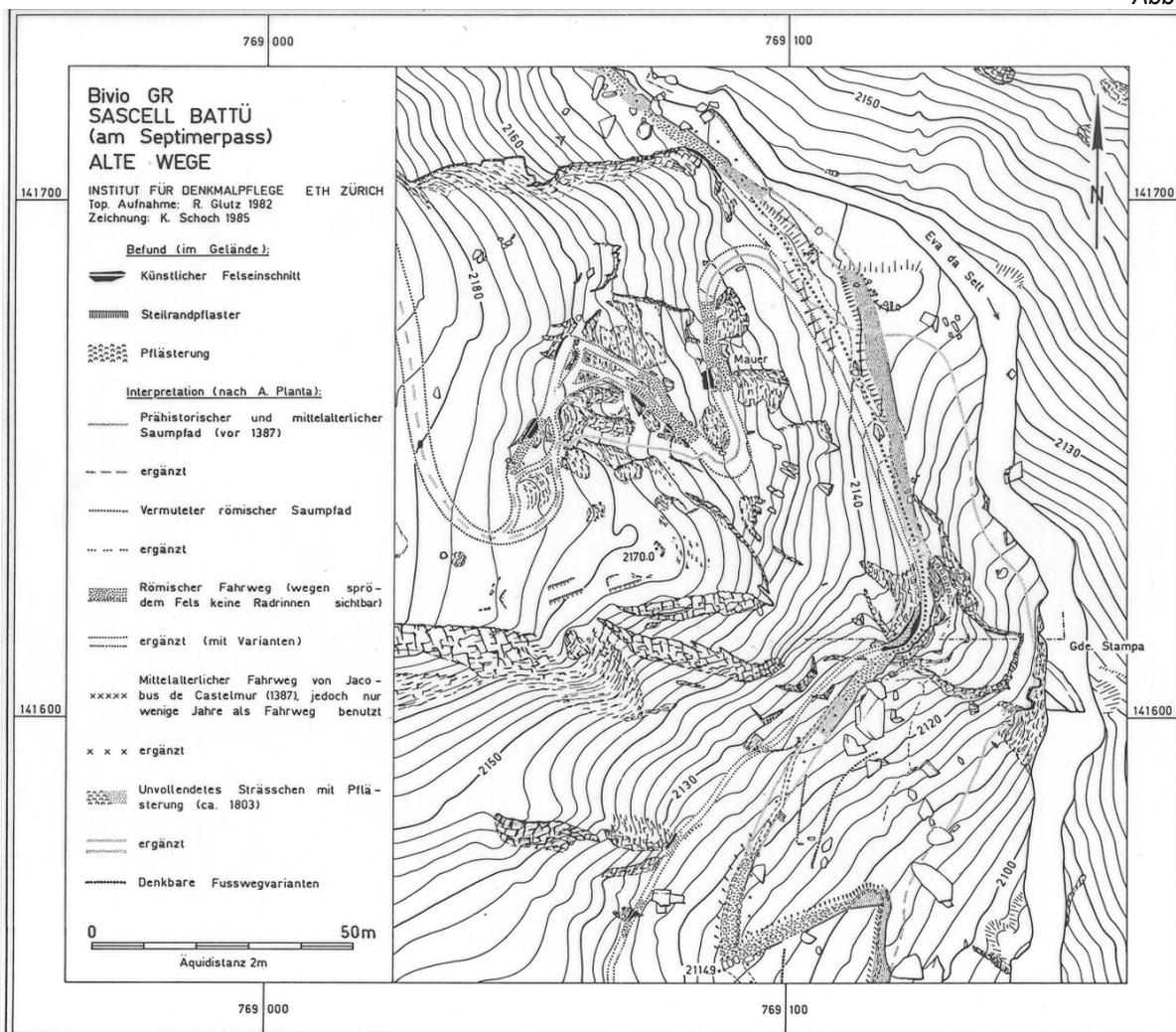


7: Der Säscel battü, ein natürliches Felshindernis auf der Bezirks- und Gemeindegrenze zwischen Bivio und dem Bergell (Stampa). Im Fels sind zwei unterschiedliche Weghorizonte eingehauen: Das höhere Niveau ist sehr fein bearbeitet; es fällt flach gegen Südwesten ab, wo der Fels plötzlich abbricht. Die (möglicherweise) dazugehörige Fortsetzung ist südwestlich des Säscel in Richtung der Hochspannungsmasten als Hangweg erkennbar. Gut 1.5 m tiefer als dieser Einschnitt liegt ein zweiter, breiterer, aber gröber geschroteter Durchgang. Er ist offensichtlich jünger als der obere; er könnte durchaus in die Zeit der Castelmur'schen Strasse (1387-1390) zurückgehen. Der nördlich und südlich an den Säscel anschliessende, gepflästerte Weg zeigt einen anderen (grosszügigeren) Ausbau und dürfte somit jünger als die eigentliche Felspassage sein. BERGER (1890: 21) will am Säscel "Spuren der

Geleise vom Rade" gefunden haben und "theils Spuren von Achsenreibungen im Felsen". Heute sind m.E. keine solchen mehr nachweisbar.

Der folgende Detailplan von R. Glutz (in: PLANTA 1986) soll helfen, die komplizierte Wegesituation am Säsel besser zu verstehen.

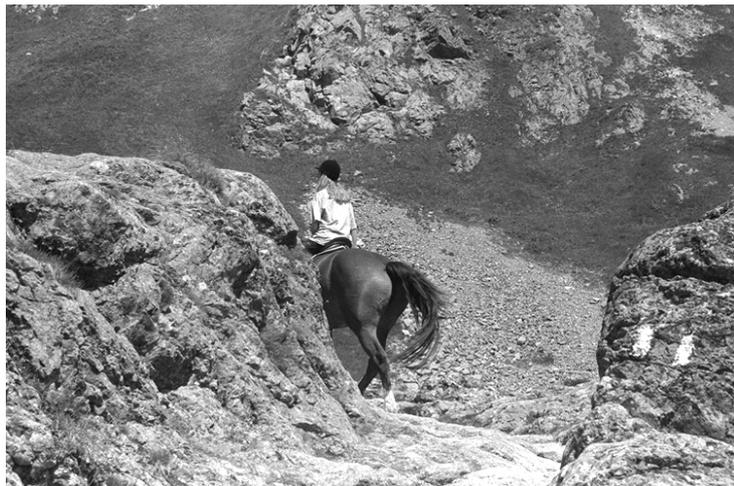
Die komplexe Wegesituation am Säsel in einer Aufnahme von R. Glutz vom Institut für Denkmalpflege der ETH Zürich 1982 (in: PLANTA 1986; mit freundlicher Genehmigung des Terra Grischuna Buchverlages).  
Abb. 7



*An dieser Stelle sind zwei deutliche Weggenerationen erkennbar: der obere, ältere (römische?!) Einschnitt und der jüngere, 1.5 m breite und ebenso hohe, welchen Armon Planta der Strasse von Castelmur (1387-1390) zuordnet.  
Abb. 8 (Heg, 5. 10. 1991)*



*Anders als Franceschi anno 1492 steigt diese junge Frau ein halbes Jahrtausend später nicht vom Pferd am Säsel (vgl. Beschrieb «Geschichte» in 29.0.5).  
Abb. 9 (Hj, 7. 8. 1991)*



*Die unmittelbare südliche Fortsetzung beim Säsel: grosszügige Pflästerung und Trockenmauern. Diese dürften erst nach dem grösseren Durchstich entstanden sein (andere Breite, verschieden hohes Wegniveau).  
Abb. 10 (Hj, 5. 9. 1991)*



8: Der vom Säsel bis zur Furt (Pkt. 2073) führende Abschnitt ist durchgehend gepflästert und mit Querabschlägen und Randsteinen versehen. Wegbreite rund 3 m mit auffallend grossflächigen Randplatten. Die Böschung ist unauffällig bis inexistent. Die

*Im Vordergrund der Säsel mit seinen beiden Höhen verschobenen Trassen, anschliessend die fast horizontale Linie in Richtung Schutzbau. Es ist durchaus denkbar, dass der Weg im Zusammenhang mit dem Schutzbau benützt oder ausgebaut wurde.  
Abb. 11 (Hj, 21. 9. 1989)*

unterste Kehre 30 m vor der Furt wurde bei den Sanierungsarbeiten 1991 freigelegt.

9. Vom Säsel führt ein Gras-Hangweg von ca. 1 m Breite zum Schutzbau der Stromleitung. An zwei Stellen ist der Fels bearbeitet.



10: Kurzer und steiler Aufstieg nordwestlich des Säsel. An den Felsbearbeitungen und einem kurzen Stützmauerrelikt sind bis drei verschiedene Varianten sichtbar. Nach diesen vier Kehren folgt das längere Teilstück

11: 2 m breiter, wenig ausgeprägter Hangweg in Grasgelände mit ziemlich geradem Verlauf. Das Trassee ist stellenweise unterbrochen, der Verlauf deckt sich fast mit demjenigen der Hochspannungsleitung.

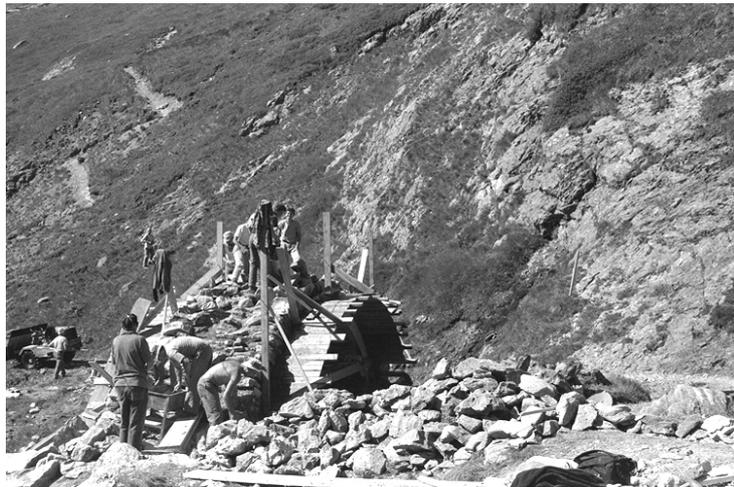
*Der steile Abstieg der Variante zum Säsel. Das Trassee ist deutlich als Hangweg ausgebildet. Talseitig wird es durch Felsen begrenzt. Auf diesem Teilstück fand man mittelalterliche Hufeisen.  
Abb. 12 (Hj, 7. 8. 1991)*



**ZIELE UND MASSNAHMEN**

Dieser Abschnitt bildete einen wichtigen Teil der Sanierungsarbeiten vom Sommer 1991. Neben dem Brückenbau galt es vor allem das Wasser vom Weg fernzuhalten, was mit verschiedenen Abzugsgräben erreicht wurde bzw. dem Putzen der bestehenden Querabschläge erreicht wurde.

*Die Brücke im Bau im Sommer 1991. Sämtliche Steine stammen aus der unmittelbaren Umgebung, das Material – zum Beispiel das Holzgerüst – wurde durch Traineinheiten oder mit einem Dumper herbeigeschafft. Geplant und grossenteils ausgeführt wurde die Arbeit durch die Instruktoren der Mauererlehrhallen Sursee. Für die Fundamente und die Infrastrukturarbeiten sorgten die EWZ/Bergeller Kraftwerke AG. Abb. 13 (Hj, 7. 8. 1991)*



*Fertiggestellt wurde die Brücke – inklusive Zugänge – durch Luftschutztruppen. Abb. 14 (Hj, 5. 9. 1991)*



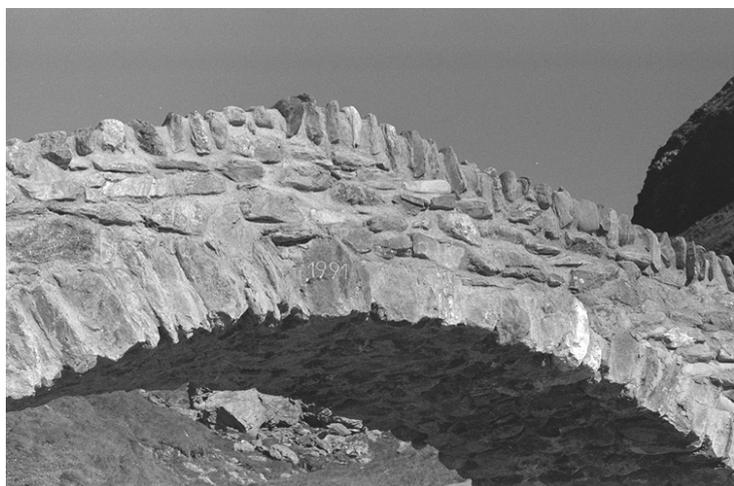
*Die im Rahmen der  
Restaurierungsarbeiten 1990/91  
erstellte, gemauerte Steinbogenbrücke.  
Als Modell diente die Bogenbrücke  
Maroz, welche vermutlich aus der 2.  
Hälfte des 19. Jahrhunderts stammt.  
Abb. 15 (Hj, 3. 10. 1991)*



*Abb. 16 (Hj, 5. 9. 1991)*



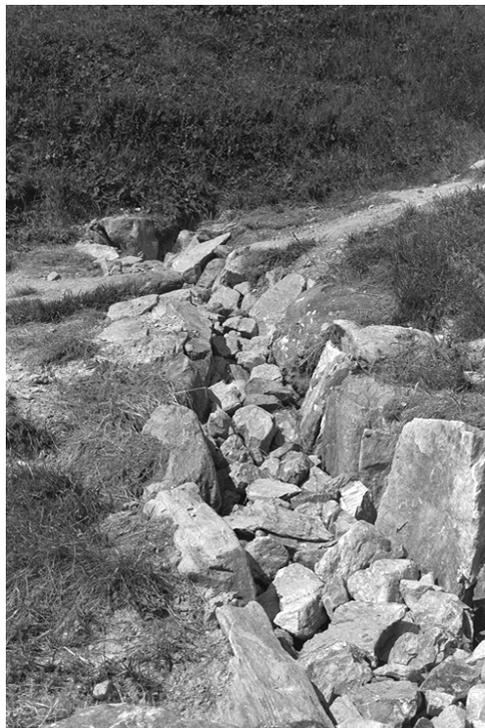
*Unverkennbar ein Werk unserer Zeit.  
Abb. 17 (Hj, 3. 10. 1991)*



*Das im Sommer 1991 freigelegte  
Pflasterungsstück zwischen der Furt und  
dem Säscel (im Hintergrund rechts vom  
grossen Stein).  
Abb. 18 (Hj, 7. 8. 1991)*



*Mit Schotter aufgefüllter Querabschlag.  
Abb. 19 (Hj, 5. 9. 1991)*



*Strecke GR 29* (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
*Abschnitt 5* Säsel - Cranch da Sett - Val Maroz  
*Landeskarte* 1276

### **GESCHICHTE** *Stand Dezember 1989 / Hj*

Dieser zwischen dem Säsel bzw. der Unteren Furt (Pkt. 2073) und der Alp Maroz liegende Abschnitt ist durch die 16 engen Kehren (LK 1276 Bregaglia «Cranch») geprägt. Der Weg im TA 520 Maloja 1893 und 1925 sowie im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40 ist identisch mit dem heutigen Verlauf. Zu diesem Abschnitt ist ein Reisebericht aus dem 15. Jahrhundert überliefert. "Beim Herabsteigen konnte man nicht zu Pferd bleiben, sondern jeder stieg ab... Der Abstieg ist so steinig und beschwerlich, dass man absolut nicht reiten kann" (Franceschi, zit. in MARGADANT 1978: 81). Ende des 18. Jahrhunderts notierte Bellgarde: "Von Casatsch auf den Septmer Berg ist der Weg nur für Saum und Packpferde practicabl; den er ist nicht alleine sehr steil, sondern schwingt sich in gähen, kurzen und schmalen Wendungen, längst einer tiefen Felsenschlucht bis zum Wirtshaus hinauf, gleich einem Gewinde" (zit. in MARGADANT 1978: 81f.). Und vor hundert Jahren schrieb BERGER: "Der Weg ist jetzt selbst vom Fusswanderer mit Vorsicht zu benutzen, und wenn auch zwischen den einzelnen Zickzack ein noch steilerer Fusspfad von Einheimischen gebraucht wird, so ist es doch unmöglich, ihn etwa schnelleren Schrittes hinunterzugehen..." (1890: 24).

Armon Planta glaubt, dass am Abhang des Piz Blanch – also östlich der Cranch – noch ältere Varianten vorhanden sind (PLANTA 1986: 81, Abb.2). Da der Hang dem Steinschlag und dadurch starken Veränderungen ausgesetzt ist, ist es m.E. problematisch, heutige Trampelpfade bis in die römische oder vorrömische Epoche zurück zu datieren.

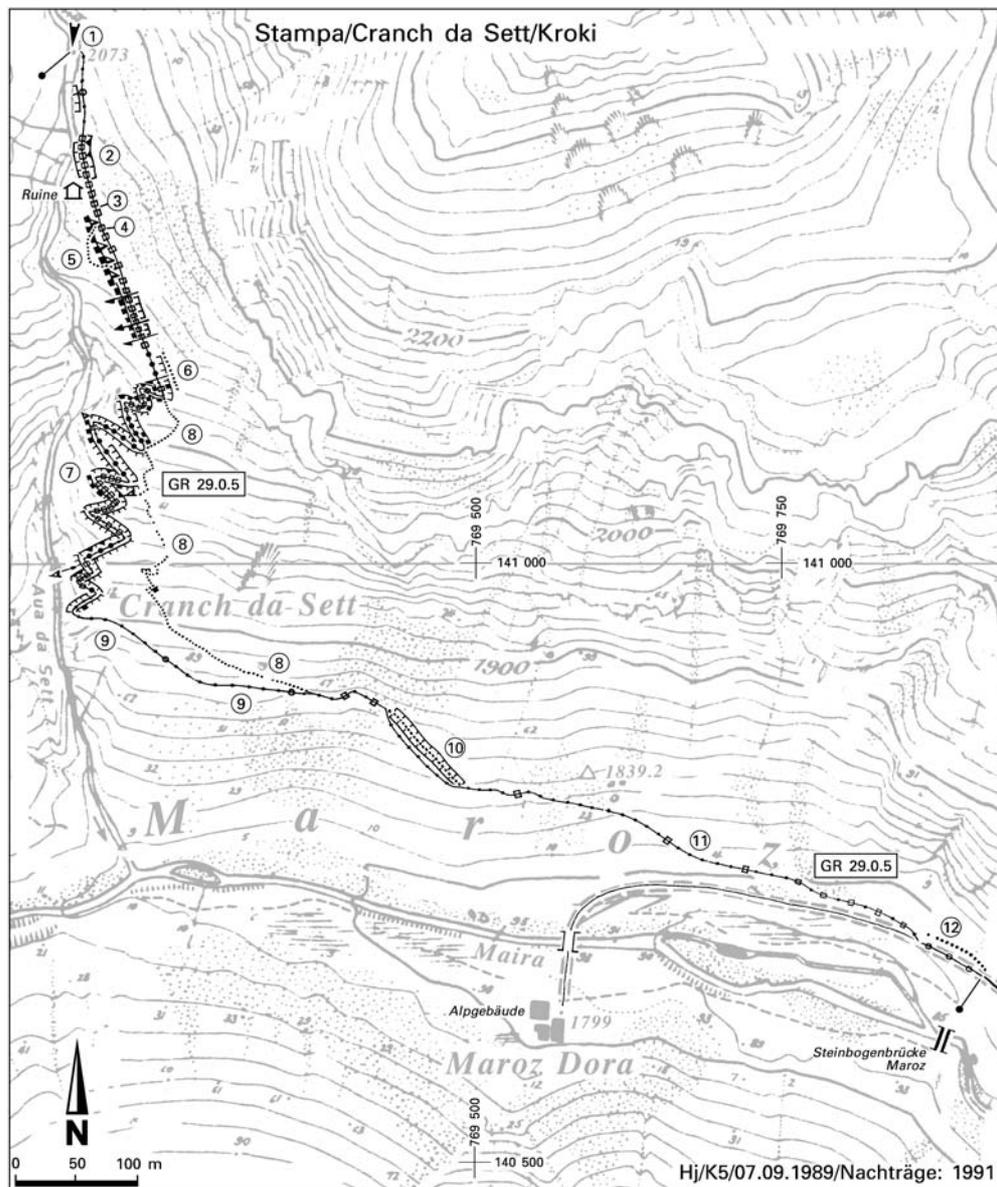
Die Brücke zur Alp Lizun (evtl. zur Alp Maroz) ist weder im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40 noch im TA 520 Maloja 1893 verzeichnet, hingegen in der Ausgabe von 1925. BERGER (1890: 29) erwähnt sie dagegen in seiner Schrift von 1890. Er glaubt, dass die Steine des alten Strassendamms für den Bau der Brücke verwendet wurden. Zur Alp Maroz führte 1943 keine Brücke (OMB Bergell 1943). Die Tatsache, dass die Rundbogenbrücke keine relevante Wegfortsetzung Richtung Lizun aufweist und die obengenannten Quellen lassen vermuten, dass diese Brücke zwischen 1840 und 1890 erbaut wurde. Sie ersetzte die Brücke bei der Alp Maroz Dora. Heute ist die Steinbrücke vom Zerfall bedroht. Sie diente als Modell für die Steinbogenbrücke der Sanierungsarbeiten 1990/91.

### **GELÄNDE** *Aufnahme 7. September 1989 / Hj*

Von der Furt (Pkt. 2073) bis zur Alp Maroz durchschnittlich 3 m breiter, mehrheitlich gepflasterter Weg mit vor allem zuoberst stellenweise mächtigen tal- oder bergseitigen Trockenstützmauern. Das Mauerwerk und die Wegoberfläche zum Teil v.a. durch Wasser

und Schneedruck beschädigt. Die ursprüngliche Wegbreite ist teilweise wegen hohem Gras- und Blaktenwuchs nicht mehr zu sehen. Der oberste Teil ist ziemlich flach, die Cranch selber eng angelegt, um den enormen Höhenunterschied von 120 m angenehm überwinden zu können. Der wenig steile Weg am Abhang des Piz Blanch bis ins Fahrsträsschen östlich Maroz Dora wurde im Mittelteil neu angelegt (Sommer 1991). Vor dem Erreichen des Val Maroz tritt wieder die für den Septimer typische grossplattige Pflasterung auf.

Abb. 1



Detailbeschrieb/Kroki:  
1: Siehe „Ziele und Massnahmen“

*Die Furt bei Pkt. 2072 vor der Sanierung  
1990.  
Abb. 2 (Hj, 17. 10. 1990)*



*Bis zur Sanierung musste das  
historische Trasse vor dem Bach  
verlassen werden; die andere Seite  
erreichte man über eine Notbrücke.  
Abb. 3 (Hj, 17. 10. 1990)*



Detailbeschreibung/Kroki:

2: Nach dem flachen Erdweg mit talseitiger Grasböschung folgt das ca. 30 m lange, gepflästerte Wegstück mit Felsbegrenzung. Südwestlich davon sind Mauerreste eines einfachen rechteckigen Gebäudes, dessen Bedeutung unklar ist (Schutzhütte?).

*Das letzte gepflästerte Wegstück vor dem Bach. Im Hintergrund ist die Fortsetzung des Weges zum Säsel sichtbar.*  
Abb. 4 (Hj, 21. 9. 1989)



3: In die Wegoberfläche integrierte Steinplatte mit der Inschrift CAG 1830 AD. Das dazugehörige Kreuz könnte auf einen Todesfall hindeuten.

Abb. 5 (Hj, 21. 9. 1989)



4: Wenig unterhalb der Stelle mit der Inschrift wurde in eine riesige Randplatte ein 4.2 cm breites und 10 cm tiefes, senkrechtcs Sprengloch gebohrt (vgl. auch PLANTA 1986: 83, Abb.5).

5/6: Nach Westen ausweichende Spur. Sie verliert sich im Geröll und Steinschlagschutt des Piz Blanch, taucht aber kurz vor dem Beginn der Cranch wieder auf (6).

*Die zwei Pfeile zeigen ungefähr an, wo dieser – ältere! – Weg verlief.  
Abb. 6 (Hj, 21. 9. 1989)*



*Die aus groben Steinblöcken bestehende Trockenstützmauer leidet unter dem Steinschlag vom Piz Blanch und unter der Nässe.  
Abb. 7 (Hj, 28. 10. 1990)*



7: Cranch da Sett: 500 m langes Wegstück mit teils berg- und teils talseitiger Stützmauer von 1.5 m Höhe. Das Trassee ist gut 3 m breit, gepflastert mit oft sehr grossen Randplatten und weist gegen den Abgrund (Tobel) Randsteine auf. Der leicht rutschende Hang verschiebt die Stützmauern. Die Pflasterung und die Stützmauern sind generell in schlechtem Zustand (überwachsen, ausgespült, verschoben).

*Die Kehren (Cranch) von oben. Mit insgesamt 16 Kehren führt der Weg von 2020 m auf 1900 m über Meer. Abb. 8 (Heg, 28. 10. 1988)*



*Der an seinen Rändern mit hohem Gras bewachsene Weg in den Cranch. Abb. 9 (Hj, 20. 9. 1989)*



*Eine mit Prellsteinen gesicherte Kehre. Unten das Val Maroz. Abb. 10 (Hj, 20. 9. 1989)*



8: Fusswegspur östlich der Cranch. Am unteren Ende sind Reste einer Trockenstützmauer sichtbar, gegen das obere Ende der Cranch ist die Wegspur aber nur mehr vage. Diese Spur ist im OMB Bergell von 1943 eingetragen. BERGER (1890: 24) berichtet, dass

die Einheimischen diesen Pfad dem Plattenweg vorgezogen hätten.  
9: Der ehemalige Weg liegt unter Geröllschutt des Piz Blanch begraben. Während der Sanierungsarbeiten 1991 wurde von Luftschutztruppen ein 1m breiter Weg neu angelegt.  
10: Längeres (80 m) Hohlwegstück; bewährt sich heute vornehmlich als Auffanggraben für den häufigen Steinschlag von Piz Blanch; er ist aufgelassen und relativ steil.  
11: Das Wegstück bis zur Alp Maroz bildete den Beginn der Sanierungsarbeiten 1991: Der meist nur fussbreite und steinübersäte Weg wurde freigeschaufelt; dabei stiess man auf grossplattige Pflästerung. Die Breite im unteren Teil beträgt 2 - 3 m.

*Der untere Teil am Fusse des Piz Blanch vor den Sanierungsarbeiten.  
Abb. 11 (Hj, 29. 9. 1989)*



*Der Südabhang des Piz Blanch ist durch Steinschlag und Lawinen gefährdet. Die eingezeichnete Wegführung ist bereits im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40 belegt.  
Abb. 12 (Hj, 20. 9. 1989)*



12: 60 m langes, von der Fahrstrasse abzweigendes Wegstück mit abruptem Ende und kompaktem Rasenbewuchs. Es ist knapp 4 m breit und könnte m.E. mit dem Kraftwerkbau in den 50er Jahren zu tun haben (Platz für Baubaracke).

Von der Alp Maroz führen einige nicht näher beschriebene Wege in folgende Richtungen:

- Maroz Dentro/Val da Cam: meist fussbreiter Trampelpfad.
- Alpascela: Trampelpfad, stückweise aber breiter und mit Trockenmauer gestützt.
- Alp Lizun über die gemörtelte Rundbogenbrücke Maroz .

*Die Rundbogenbrücke östlich der Alp Maroz. Dies dürfte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden sein und diente für die 1991 gebaute Septimerbrücke als Modell.  
Abb. 13 (Hj, 20. 9. 1989)*



#### ZIELE UND MASSNAHMEN

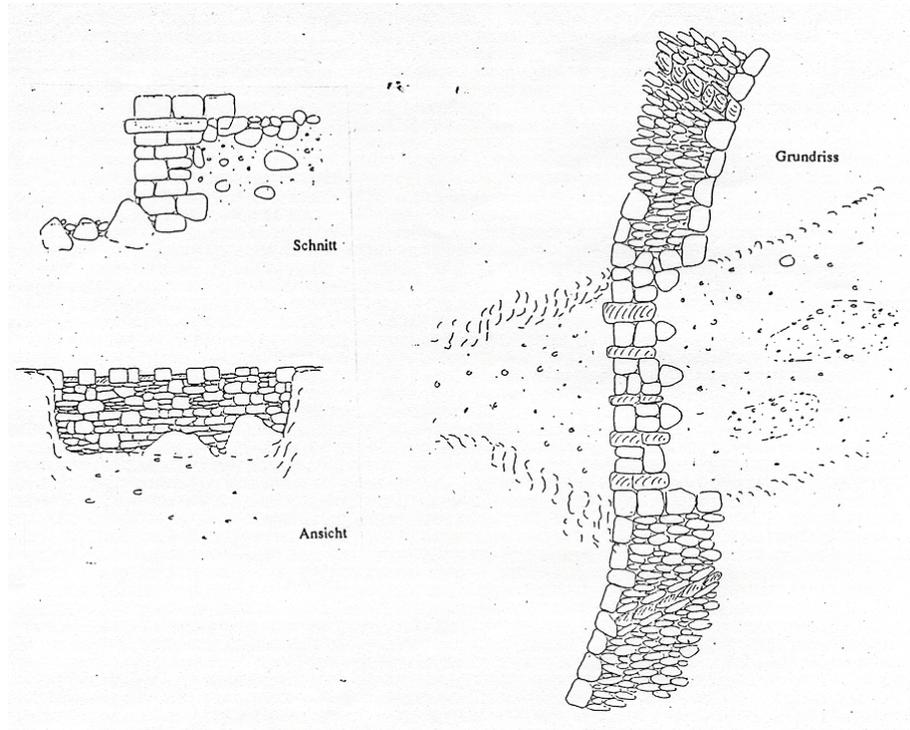
Wichtiges Teilstück der Sanierungsarbeiten 1990/91. Das Ziel auf diesem Abschnitt war, die enormen Wasserschäden zu beheben bzw. weiteren vorzubeugen. Verschiedene Wasserabzugsgräben wurden ausgehoben und teilweise Sickerleitungen gelegt. Völlig zerstörte Wegabschnitte (z.B. unterste Kehren) wurden ausgebessert und am Abhang des Piz Blanch wurde der Weg stückweise neu angelegt. Die Notbrücke (Pkt. 2073) wurde entfernt, die Furt erneuert und reaktiviert.

1: Breite Furt über die Aua da Sett. Die beschädigte Furt wurde im Rahmen der Sanierungsarbeiten 1991 ergänzt. Ausser dem Mauerwerk wurden mächtige Steine in einer Reihe angelegt, um dem Wanderer die Überquerung des Baches zu ermöglichen. Die historische Furt wird im LAVORO PLANIMETRICO von 1838/1840 "Ponte di Cant" genannt

*Mit einem Dreibein wurden die schweren Steine für die Furt bewegt. Anschliessend an die Furt sieht man das freigelegte, gepflästerte Stück in Richtung Säsel..  
Abb. 14 (Hj, 7. 8. 1991)*



*Die sanierte Furt bei Pkt. 2072 nach Skizzen des Verantwortlichen,  
W. Dietrich, vom 31.10.1991  
Abb. 15*



*Bei wenig Wasser ist die Furt leicht zu  
passieren. Wenn viel Wasser fließt,  
wird es aber problematisch, da die  
Steine z.T. überspült werden.  
Abb. 16 (Hj, 5. 9. 1991)*



*Das stellenweise stark durch Wasser  
beschädigte Trasse wurde entwässert.  
Abb. 17 (Hj, 22. 5. 1991)*



*Bergseitig wurden Sammelgräben  
ausgehoben und das Wasser durch  
Rohre abgeleitet.  
Abb. 18 (Hj, 22. 5. 1991)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
Abschnitt 6 Val Maroz - Andadüra  
Landeskarte 1276

**GESCHICHTE** Stand Dezember 1989 / Hj

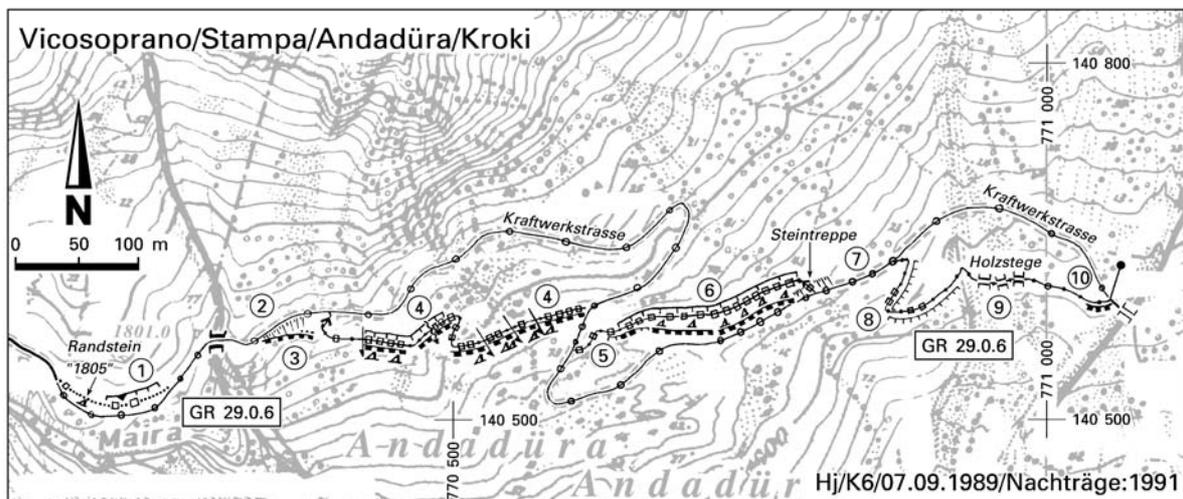
Der Wegverlauf im LAVORO PLANIMETRICO (1838/1840) wie in den TA 520 Maloja 1893 und 1925 ist weitgehend identisch mit dem historischen Weg und Wanderweg. BERGER (1890: 31) spricht von einer Strasse von "cyclophenhaftem Eindruck"; man glaube, auf einer "via gigantea" zu gehen. Die historische Strasse wurde beim Bau der Kraftwerkstrasse (50er Jahre) teils zerstört, teils verschüttet oder überformt. Bis zu jenem Zeitpunkt hatte der Weg vor allem auch als Alpweg gedient.

Beim Sanierungsprojekt Septimer 1990/91 wurde dieses Wegstück wieder auf der ganzen Länge zugänglich gemacht (vgl. Rubrik „Ziel und Massnahmen“).

**GELÄNDE** Aufnahme 7. September 1989 / Hj

Der breit gepflästerte, mit grossen Randplatten, vielen Randsteinen und Querabschlägen gebaute Weg wird mehrmals durch die Fahrstrasse der 1950er Jahre sowie durch die Rufe des Piz dal Sasc unterbrochen. Ausser dem ersten Wegstück (Maroz) besitzt er einen ausgesprochen einheitlichen Habitus mit imposantem, bis 4 m breitem Plattenweg und massiven Trockenstützmauern. Er ist einer der eindrucklichsten Abschnitte des historischen Passweges.

Abb. 1



Detailbeschreibung/Kroki:

1: 100 m langes Wegstück parallel zur heutigen Fahrstrasse. Es bricht plötzlich ab. Die Stützmauer talseits ist von der Fahrstrasse

*Der an einem aufgelassenen  
Strassenstück stehende Randstein mit  
der Jahreszahl 1805  
Abb. 2 (Hj, 23. 5. 1990)*

gestört. Die Wegoberfläche ist gepflästert, abwechselnd mit  
Grasnarbe versehen, das Trasse bis 4 m breit.



Der Randstein mit der Jahreszahl 1805 gab zu verschiedenen  
Spekulationen Anlass: Planta sah darin einen weiteren Beweis für  
seine Theorie, dass die Bergeller zu Beginn des 19. Jahrhunderts  
einen letzten Versuch unternommen hätten, den Septimer  
zeitgerecht auszubauen (vergleiche PLANTA 1986: 70 und 81,  
Abb.1.

2/5/7: Geschotterte Fahrstrasse aus den 1950er Jahren; auf dieser  
Strecke ist (mit Ausnahme von 2) der historische Verlauf überformt.

3: Das erste historische Wegstück, welches von der Fahrstrasse  
Maroz abzweigt, ist fast ganz verschüttet. Einzig die  
charakteristische, mächtige talseitige Trockenstützmauer ist noch  
sichtbar.

*Beginn der "cyclophenhaften"  
Stützmauern. Die Randsteine sind gut  
verkeilt.  
Abb. 3 (Hj, 22. 5. 1991)*



4: Von der Fahrstrasse (Seite Maroz) bis zur erneuten Einmündung in die Fahrstrasse: Das Teilstück ist charakterisiert durch anfänglich ausgespülte oder zerstörte Pflasterung, markante Trockenstützmauern und eine durchgehende Böschung bergseits (bewachsen mit Gras, Tännchen und Himbeersträuchern). Grosser Felsblock bergseits der Wegböschung. Die Trockenstützmauer misst 1.5 m Höhe. Die Wegoberfläche ist mit meist sehr grossen Randplatten gepflastert (bis 80 x 100 x 100 cm) und bis 4 m breit. 7 Randsteine und mehrere – sehr solid gebaute – Querabschläge.

*Der breite, noch nicht sanierte Weg im  
Wald von Andadüra.  
Abb. 4 (Hj, 13. 6. 1990)*



*Der von wuchernden Stauden,  
Tännchen und Sträuchern befreite Weg  
mit seinen riesigen flachen, vor allem auf  
der Talseite gelegenen Platten.  
Abb. 5 (Hj, 18. 10. 1990)*



*Handbohrlöcher in einer riesigen  
Wegplatte.  
Abb. 6 (Hj, 13. 6. 1990)*



*Einer der häufigen Querabschläge auf dem unteren Abschnitt; viele traten erst bei der Sanierung deutlich zutage.  
Abb. 7 (Hj, 20. 7. 1990)*



6: Durchgehend gepflastertes Teilstück mit talseitiger Trockenstützmauer von 1-1.5 m Höhe, teilweise markanten Randplatten und talseitigen Randsteinen. Die bergseitige Böschung ist nur schwach ausgeprägt. Der Weg verläuft etwas höher als das heutige Fahrsträsschen. Um die Verbindung mit dem folgenden Teilstück des historischen Weges zu ermöglichen (Kroki: 8), wurde anlässlich der Sanierungen 1990 eine Steintreppe gebaut (vgl. „Ziele und Massnahmen“).

8: Ursprünglich gepflasterter, heute vorwiegend grasbewachsener, 3 m breiter Weg mit vor allem talseitig ausgeprägter Böschung. Anlässlich der Sanierungsarbeiten 1990/91 wurde die Pflasterung dieses Abschnitts exemplarisch freigelegt. Die dort arbeitende Gruppe unter Arthur Vetterli fand ausserdem eine Platte mit einer leichten Vertiefung, wie sie – in etwas ausgeprägterer Form – in einem Stein am Weg oberhalb von Bivio anzutreffen ist (vgl. GR 29.0.1). Es ist nicht ausgeschlossen, dass am Anfang bzw. am Ende des Passweges in solchen ausgehöhlten Steinen Opfergaben gereicht wurden. Nicht geklärt ist auch die Bedeutung eines eingemeisselten Doppelkreuzes. Gemäss Caminada "Die verzauberten Täler" (1961) kann dazu festgehalten werden: Die Steine in Bivio und Casaccia können wohl nicht als typische Schalensteine angesprochen werden, wie sie sonst im Bergell, im Misox oder im Bündner Oberland anzutreffen sind; im allgemeinen weisen jene nämlich mehrere "kreisrunde Schüsselchen" oder gar "menschenschuhähnliche Eindrücke" auf (CAMINADA CHR.1961: 135). Andererseits ist das gefundene Doppelkreuz und dessen Lage (meist "freiliegende, gut erreichbare Terrasse oder Kuppe") ein mögliches Indiz dafür, dass es sich um eine verchristlichte heidnische Kultstätte handeln könnte (ebd. 142f.).

*Unter der Grasnarbe ist ein Pflaster von unterschiedlicher Qualität verborgen. Im Hintergrund das Rüfengebiet vom Piz dal Sasc.  
Abb. 8 (Hj, 8. 5. 1991)*



10: Nach der Rüfe bis zur neuen Brücke des Fahrsträsschens. Anfänglich unter Schutt bedeckt, werden anschliessend Reste einer 0.5 m hohen Stützmauer sichtbar. Die Wegoberfläche ist Grasnarbe oder Rüfenschutt.

**ZIELE UND MASSNAHMEN**

Der Abschnitt bildete einen Schwerpunkt bei den Sanierungsarbeiten von 1990/91: Neben dem Freilegen der Wegoberfläche (Putzen), konnte auch ein völlig verschüttetes Wegstück unter Mithilfe der EWZ wieder zugänglich gemacht werden. Dadurch wurde ein wichtiger Teil des historischen Weges in den Wanderweg integriert.

*Das durch den Bau der Fahrstrasse verschüttete Wegstück 1989.  
Abb. 9 (Hj, 7. 9. 1989)*



*Dasselbe Wegstück im Juli 1990 nach dem professionellen Maschinen Einsatz durch die EWZ/Bergeller Kraftwerke AG. Die ursprüngliche Pflasterung blieb unter dem metertiefen Schutt und Geröll unversehrt.*  
Abb. 10 (Hj, 20. 7. 1990)



*Lehrlinge beim Putzen der Wegoberfläche im Sommer 1990.*  
Abb. 11 (Hj, 20. 7. 1990)



*Die im Sommer 1990 durch Lehrlinge  
gebaute Steintreppe; sie verbindet den  
historischen Weg mit dem  
Fahrsträsschen.  
Abb. 12 (Hj, 20. 6. 1991)*

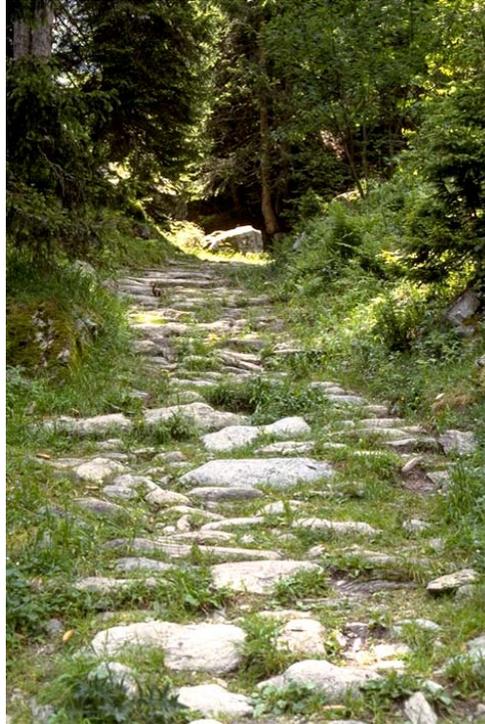


9: Die Rufe oberhalb von Casaccia: Auf diesem Teilstück ist nichts mehr vom historischen Weg zu sehen. Anlässlich der Sanierungsarbeiten 1990/91 wurden drei Holzstege erstellt, welche die historischen Wegstücke vor und nach der Rufe miteinander verbinden (vgl. Foto 13).

*Abb. 13 (Hj, 8. 5. 1991)*



*Das freigelegte Trasse im Wald von  
Andadüra sieben Jahre nach der  
Sanierung. Inzwischen wächst wieder  
Gras.  
Abb. 14 (Hj, 19. 7. 1999)*



*Die Initianten Herr und Frau Vetterli bei  
einer Begehung vor Beginn der  
Sanierung im Mai 1990.  
Abb. 15 (Hj, 23. 5. 1990)*



— Ende des Beschriebs —

*Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass*  
*Abschnitt 7 Andadüra - Casaccia*  
*Landeskarte 1276*

**GESCHICHTE** *Stand Dezember 1989 / Hj*

Im oberen Teil ist die Linie im LAVORO PLANIMETRICO (1838/40) partiell mit der heute begangenen identisch; mehrheitlich liegt das historische Trasse aber unter dem Schutt der Rüfe. (Verschiedene Rüfenniedergänge sind geschichtlich belegt, so z.B. 1673, 1828, 1834 sowie im 20. Jahrhundert.) Am oberen Ende des "S" (LAVORO PLANIMETRICO 1838/40 und OMB Bergell 1943) zweigte eine Variante direkt zur Brücke ab. Im unteren Teil kann eine der Hohlwegvarianten höchstwahrscheinlich mit der Linie des Lavoro Planimetrico gleichgesetzt werden. Die Linie im TA von 1893 (Blatt 520 Maloja) könnte am ehesten dem ausgeprägten Hohlweg westlich des Skilifts entsprechen. Allerdings scheint diese Ausgabe nicht überall zuverlässig. Die Linienführung im TA 520 Maloja 1925 entspricht derjenigen des OMB Bergell 1943 des Situationsplanes der Kraftwerke von 1955. Mit dem Kraftwerkbau wurde das historische Trasse verlassen und eine völlig neue Linie festgelegt.

Dieser letzte Abschnitt der Septimerstrecke ist historisch besonders interessant, weil sich bei der Turmruine (LK 1276 Bergell «Tor») einst der Septimerweg bzw. der Weg auf den Maloja- und Julierpass trennten. Am Abhang nordöstlich der Ruine sind zudem noch eindeutige Relikte eines befahrbaren Weges auszumachen (PLANTA 1986: 21 und 51, Abb. 9). Der mit einer Trockenmauer gestützte Weg, welcher höher am Hang Richtung San Gaudenzio führt, ist ein Werk des 20. Jahrhunderts (Laut mündl. Auskunft von A. Ratti, Casaccia, vermutlich in Zusammenhang mit Güterzusammenlegung entstanden).

In Casaccia ist ausserdem das "Cumvent", das ehemalige Hospiz, zu sehen. Ursprünglich befand sich ein solches bei der Kirche San Gaudenzio. 1520 wurde es ins Dorf verlegt. Auf dem OMB 1943 umsäumt noch eine freistehende Mauer das Anwesen; dies vielleicht ein Hinweis auf seine Funktion als Herberge (mit Weide für die Tiere).

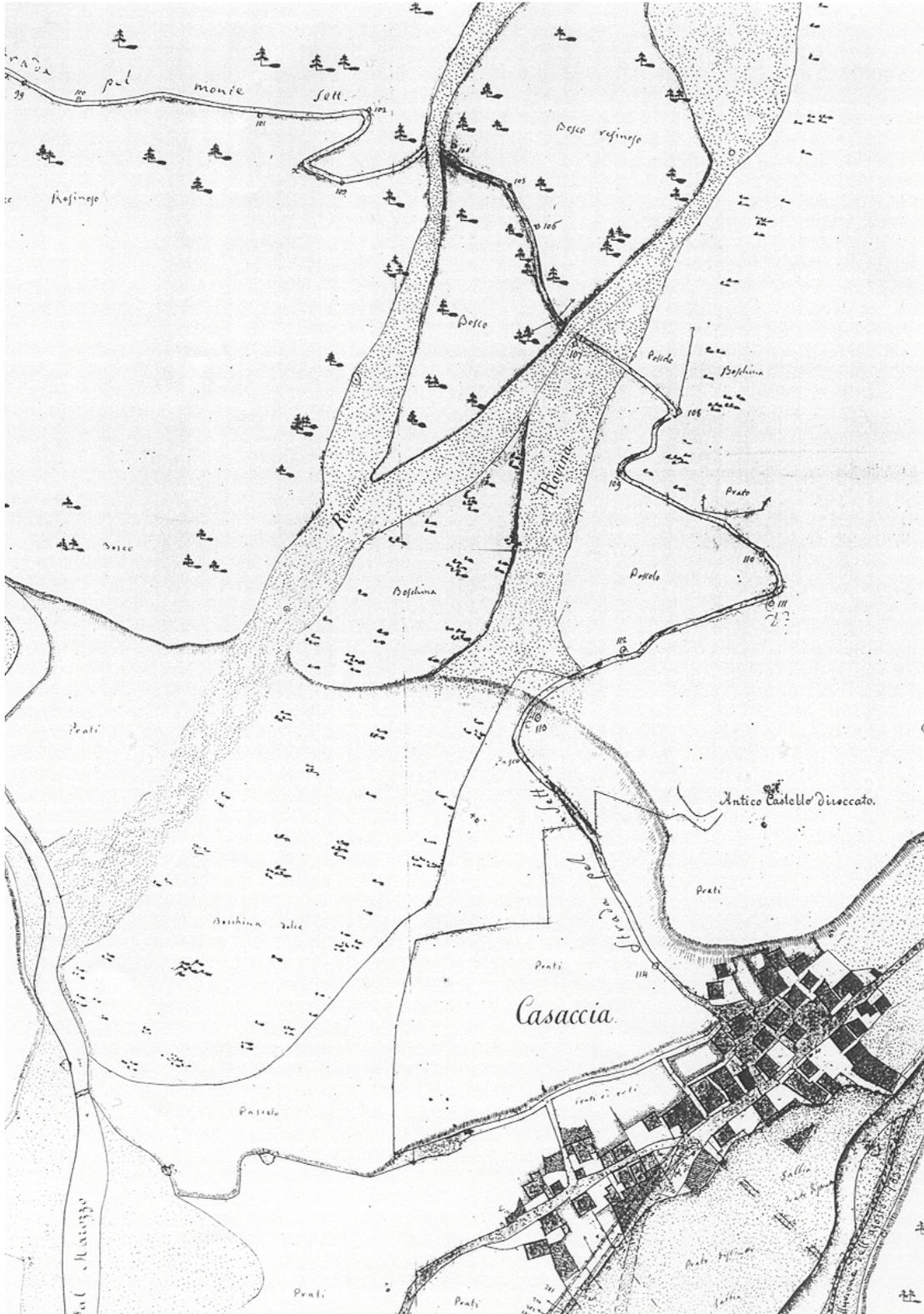
*Das „Cumvent“ in Casaccia. Das  
ehemalige Hospiz bei der Kirche San  
Gaudenzio wurde 1520 ins Dorf verlegt.  
Abb. 1 (Hj, 7. 9. 1989)*



*Die Überreste des ehemaligen  
Wachturmes oberhalb Casaccia.  
Abb. 2 (Hj, 19. 7. 1999)*



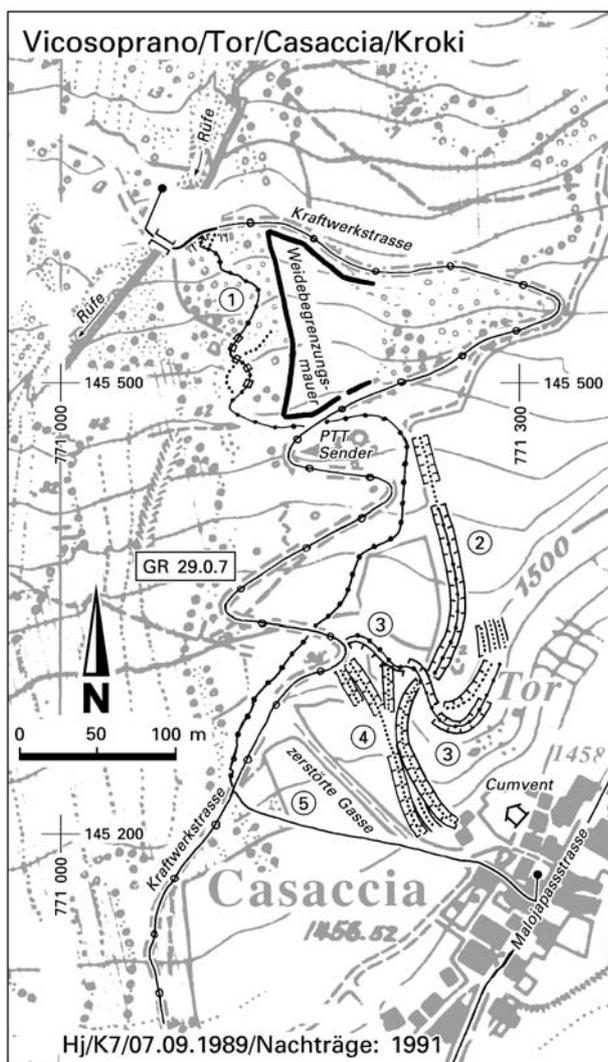
Ausschnitt aus dem LAVORO PLANIMETRICO von 1838/40  
(STAGR).  
Abb. 3



**GELÄNDE** Aufnahme 7. September 1989 / Hj

Anfänglich ist der Weg vollständig durch die Rufe verschüttet, anschliessend werden Pflasterungsreste sichtbar, die sich allmählich unter einer festen Grasdecke verlieren. Unterhalb des Senders Casaccia dominieren verschiedene Hohlwegarme: der längste und markanteste zieht sich durch die Wiese in Richtung Turmruine ("Tor"). Zwischen der Ruine und Casaccia schlängeln sich weitere, allerdings weniger ausgeprägte Hohlwege Richtung Rufe. Die Hohlwege südöstlich des "Tor" zielen Richtung Malojapass.

Abb. 4



Detailbeschreibung/Kroki:

1: Der historische Wegverlauf ist zu Beginn nicht mehr erkennbar, da verschiedene Rufen das Trasse verschüttet haben. Anschliessend folgt ein kurzes, 1,5 m breites Wegstück mit Pflasterung, weiter unten mit Grasnarbe. Im Gebiet des Senders ist

das historische Trasse überformt bzw. zerstört. Im ersten Teil ab der Fahrstrasse wurde während der Sanierungsarbeiten eine neue Linie festgelegt (Vgl. Ziele und Massnahmen).

2: Der 2 - 4 m breite Hohlweg wird 50 m unterhalb des Senders durch Rüfenschutt unterbrochen. Danach führt er sehr ausgeprägt 100 m durch die Wiese.

3: Von der Fahrstrasse führt ein 100 m langer Weg Richtung Turmruine (Tor). Anfänglich ist es ein Hangweg, beim Tor ein 50 m langes Hohlwegstück mit 0.5 - 2 m Böschungshöhe. Die Wegoberfläche ist Gras, die Wegbreite beträgt durchschnittlich 2 m. Nordöstlich davon drei wenig ausgeprägte Hohlwegspuren (Richtung Sur Cresta).

4: Drei Hohlwege am nordwestlichen Dorfausgang von Casaccia. Der deutlichste ist 100 m lang und verläuft am Hangfuss der Turmruine. Er ist 1.5-2 m breit. Die dem Hang gegenüberliegende Böschung ist durchschnittlich 1 m hoch. Die übrigen Hohlwegvarianten besitzen eine Böschungshöhe von durchschnittlich 0.5 m und verlaufen durch die Wiese.

5: Ehemalige Gasse (auf dem OMB 1943 noch vorhanden); inzwischen ausgeräumt.

*Der Hohlweg am Hangfuss der  
Turmruine von Casaccia.  
Abb. 5 (Hj, 7. 9. 1989)*



Nordöstlich der Turmruine führt ein sehr ausgeprägter Hohlweg Richtung Sur Cresta, Canova. Es ist nicht auszuschliessen, dass eine Linie Sur Cresta, Canova, Val Pila und Malögin führte, nachdem die tiefer gelegene Route von der Orlegna bzw. der Canaleta unpassierbar gemacht wurde. Bis heute konnte diese Vermutung allerdings nicht verifiziert werden. Die Hangverhältnisse östlich und westlich der Val Pila sind derart (Steinschlag, Lawinen- und Rüfenschutt), dass die Erforschung nur erschwert möglich ist. Im TA 520 Maloja 1893 ist keine Verbindung Sur Cresta - Canova - Malögin - Maloja vorhanden.

*Der ausgeprägte Hohlweg oberhalb  
Casaccia in Richtung Sur Cresta -  
Canova.  
Abb. 6*



**ZIELE UND MASSNAHMEN**

Zu Beginn der Sanierungsarbeiten 1990 galt es, im Rufen gezeichneten Gebiet oberhalb von Casaccia ein neues Trasse anzuzeigen, das möglichst dem (einem) historischen Weg entsprach. Dies geschah auf Allmendegebiet. Im Mittelteil ("S") konnte das historische Trasse beibehalten werden und anschliessend wurde eine angepasste Linie bis zur Brücke gewählt.

*Der angelegte Wanderweg durch das  
Rüfengebiet.  
Abb. 7 (Hj, 13. 6. 1990)*

