Unmassgeblicher Vorschlag zur Anlegung einer guten, fahrbaren Strasse durch das Thal Prettigäu

Autor(en): **L.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der neue Sammler : ein gemeinnütziges Archiv für Bünden**

Band (Jahr): **6 (1811)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-377990

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

XV.

Unmaßgeblicher Vorschlag zur Anlegung einer guten, fahrbaren Strasse durch das Thal Prettigäu.

Es ist dieser Strasse schon Samml. I Jahrg. S. 114. Erwähnung gethan worden. Seitdem wird ihrer nicht mehr gedacht, und das Project dazu scheint dem Magazin der frommen Wünsche übergeben worden zu seyn. Das Bedürfniß dieser Strasse wird indessen je länger je größer; denn, wenn die Bergwerke der Landschaft Davos auf Dauer berechnet worden sind, so wird die Ausfuhr ihrer Ausbeute durch das Thal Prettigäu erfolgen, und wie unbequem wäre diese Ausfuhr, wenn sie statt auf der Achse, durch Saumpferde geschehen sollte! Sehr schicklich kann die Korn und Salzfuhr ꝛc. von Mallans herein, mit einer Rückfuhr von Blei verbunden werden. Wovon haben die Einwohner eines Landes mehr Nutzen? was gereicht ihnen mehr zur Ehre? was öffnet ihnen mehr Hilfsquellen zu ihrem Unterhalt? wodurch unterstützen sich Landbau, Viehzucht und Handlung einander wechselseitig? was befördert mehr geselliges Vergnügen, und gegenseitige Mittheilung? was vervielfäl-

tiget mehr den Genuß der Bequemlichkeiten des Lebens, als eine schöne Fahrstrasse?

Das uns jenseits des Rhäticon gelegene Thal Montafun ist neulich durch eine solche Landstrasse beglückt worden; die schönsten Güter und Wiesen wurden bei Anlegung derselben hie und da durchschnitten, dies verursachte damals viel Murrens, jetzt aber da die Strasse zustande gekommen, ist die Zufriedenheit darüber allgemein. Auch bei uns hatte man 1800 unter Anordnung des k. k. Militairs, einige Wochen lang an einer leichten Ausbesserung der Strassen gearbeitet; die wohlthätigen Wirkungen davon waren sogleich auffallend, und von mehrern Thalleuten habe ich die Aeusserung vernommen: Unter den vielen Uebeln des Krieges wäre diese Arbeit eine wahre Landeswohlthat gewesen. Fielen die Urtheile bei einer so eilfertig und flüchtig vorgenommenen Arbeit so günstig aus, auf welche Zufriedenheit würde man rechnen können wenn eine Straße da wäre, auf welcher zweispännige Wägen leicht und bequem fahren könnten! Möchte es mir gelingen, meine Landsfreunde, durch diesen Aufsatz, auf einen für uns so wichtigen Gegenstand aufmerksam zu machen!

Eine Bevölkerung von 7,000 Seelen ist gewiß vermögend eine 7 Stunden lange Strasse zu Stand zu bringen, wenn man nur thätig die Hand ans Werk legen wollte. An gutem Material zu diesem Strassenbau wird kein Mangel seyn, denn das Steingeschiebe und die Sandbänke welche von der Lanquart und andern Wildbächen gebildet werden, so wie mehrere vorfindliche Erdhügel wilder Art sind ganz dazu geeignet eine vortrefliche Landstrassen-Bepflasterung abzugeben.

Wir wollen nun, die örtlichen Beschaffenheiten, die Hilfsquellen und die Organisation der Arbeiten bei diesem Strassen-Bau in Erwägung ziehen:

§. 1. Soll man bei diesem Strassenbau um der Bequemlichkeit und Abkürzung des Wegs willen, Dörfer abweichen?

Fidris und Saas, könnten im Vorschlag kommen abgewichen zu werden, wenn um gähe Steige zu vermeiden, man die Strasse, immer so viel möglich längs der Lanquart, bauen wollte. Die Abweichung von ganzen Dörfern ist aber mit vielen Unbequemlichkeiten verbunden.

Die Protestationen solcher Dorfgemeinden, die Erschwerung des Verkehrs mit ihren Einwohnern, die Unsicherheit und örtliche Dunkelheit der Gegenden wodurch die Strasse müste geführet werden, sind eben keine Empfehlungen für solche Projecte. — Denn unsre Strasse ist auch nicht bestimmt Poststrasse zu werden, um in dieser Hinsicht auf Abkürzung derselben den größten Bedacht nehmen zu müssen. —

§. 2. Thaldörfer durch welche die Strasse geführt werden sollte sind also folgende: Grüsch, Schiers, Jenatz, Fidris, Luzein, Küblis, Saas, Closter; — von diesen erwartet man billig den thätigsten Antheil an diesem Strassenbau. Die übrigen Neben-Gemeinden sind als Hülfs-Gemeinden anzusehen, und wären diese: Seewis, Fanos, Valzeina, Furna, St. Antönien, Cunters und Serneus.

§. 3. Die Länge der zu verfertigenden Strasse ließe sich zu einer bestimmtern Ansicht in folgende Tracte oder Weg-Strecken eintheilen:

a) Der Tract von der Schloßbrücke bis Pardisla. Zur Unterhaltung dieses Tractes ist schon ein Fonds und ein Wegknecht vorhanden. Große Felsstücke die an der obern Seite des Weges liegen, können mit Vortheil unter den Weg hingabgelassen werden, wodurch die Strasse, theils gegen die Lanquart gesichert, theils weiter gemacht werden kann; die in Winterszeit herabstürzenden Lavinen und Eisschollen, machen diese Weg-Strecke sehr unsicher und zu gewissen Stunden des Tages bei Thauwetter ungangbar; obenher angebrachte Ableiter würden die Gefahr vermindern.

b) Von Pardisla bis Grüsch haben wir eine zweite Strecke. Es ist ein Vortheil beim Strassenbau, wenn man in der geraden Richtung die man gerne einer Landstrasse geben möchte, von keinen nahe gelegenen Privatgütern beschränkt wird, wenn noch dazu die Wegmaterialien ganz in der Nähe vorhanden sind. Dieser doppelte Vortheil ist ganz unverkennbar bei dieser Wegstrecke da; die Gemeinde Grüsch wird also hier mit leichter Mühe eine schöne dauerhafte Chaussée bauen können.

c) Dritte Weg-Strecke: Von Grüsch durch die Güter Arailla, bis zum großen Grüschersand bei Montaditsch. Die Linie in welcher sich der Weg itze durch diese Güter schlangenförmig windet, muß nothwendig gerad gezogen werden; die Unkosten welche der Auskauf einzelner kleiner Güterstücke ver-

ursachen wird, werden dadurch aufgewogen, daß nach Erbauung der Strasse der itzige Fußweg wahrscheinlich entbehrlich seyn wird.

d) Beim vierten Tract, würde die Strasse mit Abweichung des Wegs über Pöschis, mitten durch den Grüscher- und Schierser-Sand geführt werden. Diese Wegesstrecke hat bis itzt die größten Schwierigkeiten gehabt. Die Languart welche bereits hundert Jahre lang den Fuß von Pöschis benagt hat, entfernt hier jeden Gedanken an die Anlegung einer guten Strasse, wenn sie nicht selbst durch sichere Einwuhrung von diesem Revier entfernt gehalten wird. Es sind schon 8 Jahre daß die hydrotechnische Gesellschaft in Schiers an der Ausführung des Projects arbeitet: der Languart ihre Strombahn längs dem Languartberge anzuweisen. Ausharrende Fortsetzung dieser Arbeiten werden endlich von einem guten Erfolg begleitet seyn; die Aussichten zu diesem erwünschten Erfolg werden allmälig immer besser, und die Schwierigkeiten werden verschwinden. Uibrigens ist es Verpflichtung der hydrotechnischen Gesellschaft, diese Sandebne vor den Verheerungen der Languart zu sichern, und sodann auf derselben eine gute Landstrasse anzulegen; zur Erfüllung dieser Verpflichtung hat sie bereits beträchtliche Summen verwendet, und aus reinem Trieb zur Gemeinnützigkeit ist sie bereitwillig dieses ferner zu thun.

e) Vom Dorfe Schiers hineinwärts wird die fünfte Wegstrecke bis zu dem Hof Praperpyl führen.

Wenn die Arbeiten einer Privat-Gesellschaft, die aus Einwohnern von Schiers besteht und die Einwuhrung des linken Ufers des Schrawbaches übernommen hat — guten Fortgang haben, so ist hier bereits eine 20 Schuh breite Strecke abgemessen, die zu einer künftigen Strasse bestimmt ist; den noch fehlenden Raum dazu erkauft man sich von den Inhabern des Gutes Saneus und so wird es ein leichtes seyn, hier die beste Chaussée zu erbauen.

f) Nun folgt die Wegesstrecke durch den Lunden. Zwei Umstände erschweren hier die Arbeit: Die itzigen, engen oft von beiden Seiten mit Mauern eingeschränkten Hohlwege, und drei hier vorfindliche Töbel. Mit jenen tiefen meist zur Sammlung von Gassenkoth bestimmten Hohlwegen wird ein kurzer Proceß angefangen, der darinn besteht: Die Mauern werden eingerissen und der Steinschutt dient zur Ausfüllung des Hohlwegs, wodurch die Strasse ihre gehörige Breite und Erhöhung bekömmt; in solchen Fällen muß das Privatinteresse, dem Gemeinen-Besten großmüthig kleine Opfer bringen.

Unsre Altvordern scheinen sehr oft, die entgegengesetzte Maxime bei Anlegung ihrer Wege durch das Thal gehabt zu haben. Wenn der Weg neben oder durch ihre Güter muste geführt werden, dann muste das Gemeine-Wesen, dem Privat-Interesse Opfer bringen. Dies bemerkt man an verschiedenen Stellen: Wenn man vom Dorfe Schiers über den Schraw-Bach hinein kommt, wie eben und bequem hätte da der Weg durch die Schne-

ckenstände und Saneus bis Praperyyl geführt werden können? Allein da hätten die Eigenthümer dieser Güter einen Theil dazu hergeben müssen; ein schweres Opfer! Dafür muste man nun durch die sogenannte Roßgasse fahren, am Abhange einer steilen Halde, die noch dazu an mehrern Orten von Töbeln und Precipizen durchschnitten ist. Man betrachte ferner den Weg von Putz nach Luzein. Hier würden die schönen in einem sanften Abhange hinliegenden Flächen, jeden vernünftigen von Gemeinsinn beseelten Bürger eingeladen haben, einen anmuthig schönen Weg anzulegen. Allein es wäre Schade um die schönen Wiesen gewesen! Und absichtlich mit vieler Ueberlegung muste der Weg am untersten Bord jener Flächen, durch steinigte, abschüssige Halden so enge und schmal als möglich war, angelegt werden. Wie wenig Rücksicht auf Lebensbequemlichkeit und Wohl der Nachkommenschaft! Doch wir kehren zurücke die Localitäten unsrer neuen Landstrasse in Augenschein zu nehmen.

g) Beim mittelsten Lundner-Tobel theilt sich der Weg; links führt er zur Buchen durch die Vals nach Luzein; und rechts durch die Rütenen nach Jenatz und Fidris rc. Bei Dalvatzen vereinigen sich beide Wege wieder. In welchem Verhältniß stehen nun diese zwei Wege gegen einander? und welcher ist dem andern vorzuziehen? Der Weg über Luzein führt höher, ist aber weil er sich an der Sonnenseite des Thals hinzieht, im Frühjahr vier Wochen früher von Schnee befreit, als der Weg über Jenatz und Fidris; auch ist es hier möglich eine gesprengte Brücke über den sogenannten Buchner-Tobel zu führen, und der gefährliche Fidriser-Tobel

wird abgewichen. Indessen, wenn man auf Convenienzen Rücksicht nehmen soll, so ist es rathsam beide Strassen in gutem Stande zu stellen, und zwei so ansehnliche schöne Gemeinden wie Jenatz und Fidris, sind wohl einer guten Landstrasse werth. Wir verfügen uns also durch die Rütenen nach Jenatz; ein langweiliger höckerichter Weg. Es ist wahr, Hinternisse die von Privatgütern und von daher rührendem Privat-Interesse zu entstehen pflegen, sind hier wenige vorhanden, denn es geht durch lauter Allmeinen. Allein die in einer starken Senkung abschüssige, bald von hervorragenden Fels-Ecken rauhe, bald von tiefen buschigten Töbeln durchschnittene Bergseite, bietet ein zu einer Landstrasse sehr ungünstiges Locale an. Das beste ist, daß, weil der Boden in dieser Gegend meist felsigt ist, die Landstrasse, wenn ihre Anlegung viele Arbeit und starken Kosten-Aufwand verursachen wird, dabei doch dauerhaft werden kann. Die Erwägung, dieser und mehrerer vorher bemerkten Schwierigkeiten hat den Gedanken rege gemacht, ob es nicht schicklicher wäre, die Strasse über die Schlangenbrücke, jenseits der Lanquart, am Fusse des Furnerberges, auf Pra d'Martin nach Jenatz zu führen; Ein Vorschlag dem man allerdings Aufmerksamkeit schenken sollte, weil er den Gemeinen Furna und Jenatz sehr annehmlich vorkommen müste.

h) Die Wegesstrecke von Jenatz durch die Au Schanenn bis zum Fuße des Fidriser Stutzes, gehört zu denjenigen auf welchen eine Chaussée in gerader

Linie ohne viele Unkosten angelegt werden kann. Mühsamer wird aber itzt das Hinaufsteigen nach Fidris werden.

i) Bei diesem Tract ist zu bemerken, daß wenn der Weg durch Pra d'Martin ins Dorf Jenatz gienge, auch ein sanfteres Steigen queer durch den Abhang dieser Terrasse bewirkt werden könnte. Hätte man nun diese Höhe erstiegen so müste allerdings der itzige Hohlweg durch die Güter der Gemeinde Fidris einer Total-Reform unterworfen werden.

k) Eine andre ziemlich unsichere Strecke führt nun unsre Strasse durch den Fidriser-Tobel nach Straleck und Talvatzen. Der Tobel von Fidris hat einige Verwandschaft mit dem Nolla-Tobel bei Tusis; nur daß hier die Felsstücke welche vom Wildbach herabgewälzt werden, von enormer Größe sind; das Nolla-Wasser hingegen, zwar dickschlamig ist, aber ein feineres Geschiebe bildet. Der Anblick der durch diesen Tobel führenden Strasse ist etwas abschreckend; doch lehret uns die Erfahrung daß der Bach selten den Weg ganz ruinirt, oft bemerkt man in 4 bis 5 Jahren nicht die geringste Wegbeschädigung.

Nun muß die auf Sonnenseite von Lunden nach Lugin führende Strasse, auch unsre Aufmerksamkeit hinziehen, und der buchner Tobel, die hohe Buche und der Weg über die Vals hinein bis Putz, werden uns nicht wenig beschäftigen.

Bemerkenswerth ist es, daß zu der Zeit als das Schloß Castels bei Putz von österreichischen Land-

vögten bewohnt war, eine gute Fahrstrasse von diesem Schloß bis Mallans existirte. Die deutlichsten Spuren dieses Wegs sind noch überall sichtbar; und diesen folgen wir also:

1) Nicht weit ob dem Weg der durch das Tobel zur Buchen führt nähern sich die beiden Abhänge des Buchner-Tobels vermittelst zweier Felsen dergestalt, daß hier gar wohl eine hölzerne gesprengte Brücke über dieses Tobel-Wasser geführt werden kann. Am innern Ufer führt schon gegenwärtig ein Weg in sanftem Steigen den Tobel hinein bis zur Buchner-Sägemühle; hier ränket der Weg um und unvermerkt hat man die Höhe der Gemeind Buche erreicht. Eine Strecke weit kann der itzige Fahrweg zur Landstrasse ausgebessert werden, aber eine Strecke von 200 Klafter, müsten nothwendig die Eigenthümer einer Wiese ein Stück zu einer neuen Strasse hergeben.

Bei dem Weg durch Vals bemerken wir: daß er, weil er gerade oben über die angezeigten Rütenen durchgeht, auch in Absicht auf Unebenheit mit jenem verwandt ist; doch sind die Töbel hier nicht so tief und der hervorragenden Felsecken weniger. Vermittelst dieser Strasse über Luzein wird das Hauptthal Pretigäu mit dem Nebenthal und der Gemeinde St. Antönien, auch durch zwei zur Zeit des Sommers offenen Pässe mit dem Montafun selbst in Verbindung gesezt.

Da wo sich der Weg von Luzein nach Dalvatza herab senkt, muß ihm das Allzusteile durch etwelche Kehrwege benommen werden, und auch hier werden Eigenthümer von Privatgütern von ihren Wiesen einige Flecke hergeben müssen.

m) Im Dörfchen Dalvatza, nicht weit vom Zusammenfluß des Schaniele-Bachs mit der Lanquart vereinigen sich die zwei Strassen wieder in Einer, und von Küblis bis Saas trit ein neuer Wegstrich ein. Wenn man hier der Natur durch die Kunst und Arbeit an drei bis vier Orten zu Hülfe kommt, so wird ein angenehmer Weg entstehen.

n) Von einem folgenden von Saas durch meza Selva bis zum Closter führenden Weg-Tract, will ich, um kürzer zu seyn nur bemerken: daß die gähen, steigenden Weg-Strecken im Mühli-Tobel und von der Grube bis Bosca, durch geschicktere Abmessungen, viel wegsamer gemacht werden könnten. Wenn die Töbel zwischen Saas und Meza Selva, den Strassenbau erschweren, so werden dafür die Wasserfälle in diesen Töbeln zur Verschönerung dieses Reviers nicht wenig beitragen.

§. 4. Die Hülfsquellen zu diesem vorgeschlagenen Strassenbau, liegen erstlich in der Arbeit von 2000 Arbeitsfähigen Einwohnern unsers Thals selbst, zweitens in einigen vom Kanton zu hoffenden Geldsubsidien. Wir Einwohner des Thals Prettigäu sind ein Hirtenvolk. Die Heuernte im Thal und in den

Bergen ist die wichtigste aller unsrer Arbeiten. Das Mähen, Dörren und Einsammlen des Futters erfordert unausgesetzt, Arbeit und Anstrengung. Der Junius, Julius und August müssen ganz diesem Geschäfte gewidmet werden; Mann, Weib und Kind können in diesen drei Monaten kaum an andre Arbeiten denken. Aber die übrigen neun Monate gewähren uns viele weniger geschäftsvolle Tage. Die Wartung unsers Viehs nimmt uns nur die Morgen und Abendstunden weg. 6 bis 8 Stunden des Tags bleiben übrig; von diesen auch nur der zehnte Theil zum Strassenbau verwendet, und bei einer wohlgeordneten Einrichtung würde die Strasse unvermerkt wie neugeschaffen zu Stande gekommen seyn.

Von Seiten unsers Kantons dörfen wir auch auf einige Unterstützung rechnen, so bald man sehen wird daß, mit eigener, neubelebter Thätigkeit das wohlthätige Werk von uns selbst angefangen worden. Nur bei vorkommenden Hindernissen nie sich dem Kleinmuth überlassen! Denn unter diesen Hindernissen gibt es keine die unüberwindlich wären, sondern nur solche die dazu bestimmt sind eine grössere Anstrengung unserer Kräfte zu bewirken.

§. 5. Die Organisation der zu diesem Strassenbau erforderlichen Arbeiten, kann erst durch einen Ausschuß der einsichtsvollsten Männer unsers Thals geschehen. Nur einige Winke hierüber. Ein von den Thalbewohnern erwählter, und von der höchsten Landesbehörde hiezu bestätigter Strassenbau-Inspector ist erstes Hauptbedürfniß.

Die Eintheilung der Thalgemeinden, die etwas mehr mit der Arbeit belastet, und der Berg- und Hülfsgemeinden in die verschiedenen Wegesstrecken; und die Ausmessung und Absteckung nach Klaftern, und Ausloosung desjenigen Wege-Bezirks den vier Personen mit einander zu verfertigen haben, wird die Arbeit weit mehr fördern als wenn man sie wie gewöhnlich durch Gemein-Werke verrichten sollte. Ich bemerke zum Beschluß nur noch dieses: Wenn der vermöglichere Theil unsrer Thalleute, zu Förderung eines so gemeinnützigen Werks nicht nur thätig seyn, sondern sich auch etwelche kleine Opfer wird kosten lassen, so wird die ärmere Classe sich gewiß auch nicht zurückziehen, und alsdann ist: Vis unita fortior.

Im Octob. 1811.

Lucius Pol.