Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1942)

Heft: 5

Artikel: Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Strassenzügen

Autor: Bener, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-397145

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

früher in seinen Diensten, lauerten ihm bei St. Antönien auf, um ihm wegen vorenthaltenen Soldes das Leben zu nehmen. Guler, der davon erfuhr, ließ sie verhaften und sicherte Baldiron vor ihren Anschlägen.

Die Kapitulationsbedingungen wurden schlecht gehalten. Von den Innsbrucker Gefangenen wurden nur zwei, a Porta und Alexius, freigelassen; Ruinelli wurde erst später gegen einen österreichischen Freiherrn ausgewechselt, Blasius Alexander hingerichtet.

Nachdem so die Stützpunkte der Österreich-Spanier in den Bünden erobert waren und die feindlichen Truppen diesseits der Berge das Land hatten verlassen müssen, schlossen sich auch die übrigen Gerichte und die zwei anderen Bünde der siegreichen Bewegung an, der Obere Bund freilich erst, nachdem Rud. von Salis mit seinen Prätigauern die fremden Truppen aus Disentis durch seine bloße Annäherung vertrieben hatte. Der Bundstag der Drei Bünde trat in Chur zusammen, hob den unwürdigen Mailänder Traktat auf und ernannte Rud. von Salis zum Oberbefehlshaber der Bündner Truppen, die die Unabhängigkeit des Landes sichern sollten. Der alte Bundesbrief wurde wieder beschworen.

So endete der Aufstand der Prätigauer mit einem vollständigen Sieg. Wenn freilich auch schon wenige Monate später Österreich mit überlegenen Scharen von Norden, Osten und Süden das Land überschwemmte: verloren war jene heldenmütige Kraftanstrengung nicht; das die drei Bünde verknüpfende Band, das schon zerrissen schien, war aufs neue geschlungen, die Achtung vor dem verzweifelten Todesmute verschaffte ihnen neue Freunde, und so zeigte sich auch hier: verloren ist ein Volk nur, wenn es sich selbst aufgibt.

Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Straßenzügen

Von Ingenieur G. Bener, Chur

In der Historisch-antiquarischen Gesellschaft Graubündens regte vor vier Dezennien Herr Dr. C. von Jecklin an, die „noch nachweisbaren Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Straßenzügen“ aufzunehmen, um an Hand derselben die

möglichst genaue Linienführung unserer Saum-, Fahr- und auch nur Reitkommunikationen rekonstruieren und danach in Landkarten ,Zeichnungen und Photos festlegen zu können, bevor auch diese letzten Zeugen des einstigen wichtigen Paßverkehrs durch Alt Fry Rätien untergehen. Dem Verfasser dieser Umfrage war damals das Gebiet der Albula mit ihren beiden Nebenflüssen Julia und Landwasser zur näheren Untersuchung zugeteilt worden. Die Karte 1 : 50 000 mit den diesbezüglichen Eintragungen ist noch vorhanden. Infolge anderweitiger starker Inanspruchnahme der Gesellschaft oder des um die Bündnergeschichte hochverdienten Initianten blieb dieser sehr begrüßenswerte Versuch aber leider, wie vieles andere in der „weiland Republik der Drei Bünde", im löblichen ersten Anlauf stecken. Deshalb möchte ich heute durch diesen kleinen Beitrag in das „Bündnerische Monatsblatt" einem weitern Lokalhistorikerkreis anregen, in seinem Revier alles noch Belegbare über die alten Saumweg- und Straßenzüge zu notieren und unserm unermüdlichen Monatsblattvater Dr. Friedrich Pieth zu weitern Veröffentlichungen und Ergänzungen, vielleicht auch zur Berichtigung meiner Ansichten einzusenden. Aus diesen Eingängen müßte es dann erst möglich werden, ein Faszikel der Kantonsbibliothek einzuverleiben, aus dessen Landkarten, Bildern und Notizen die einigermaßen zuverlässig belegten Routen festgelegt werden könnten.

Auch das weitverzweigte Bündner Verkehrswegnetz hat sich jedenfalls nach folgenden allgemeingültigen Gesichtspunkten ausgebildet. Erstens liefen die lokalen Talwege nach bevorzugteren Austauschplätzen an Flußlaufgabelungen, an Flußübergängen, die anfangs wohl mehr aus Furten bestanden, später dann durch primitive Holzbalkenbrücken und noch später durch dauerhaftere Stein- oder Holzbrücken ersetzt wurden, zusammen. So entstanden z. B. die Treffpunkte und Märkte zu Ilanz, Thusis, Tiefenkastel, Maienfeld und besonders zu Chur, dem nördlichen Zusammenfluß wichtigster Bündner Pässe und Täler. Zweitens hob ein allmählich sich aufbauender Durchgangsverkehr einige Bergübergänge zu wichtigern Verbindungslinien für friedlichen Handel, wie namentlich auch zu Heeresstraßen, obwohl diese Bezeichnung auch für unsere begangensten Pässe wie Septimer, Julier, Splügen eine viel zu großartige Meinung über diese rauhen Gebirgspfade, die weder mit der Via Appia oder der Via Claudia, nicht einmal mit der

Straße vom Genfersee über Aventicum, Solodurum, Vindonissa einerseits nach Augusta Rauracorum, andererseits nach dem Bodensee bis nach Augusta Vindelicorum (Augsburg) zu vergleichen sind, aufkommen lassen mag. Haben sich von den genannten Römerstraßen, wie solchen in Südfrankreich, z. B. im Pont-du-Gard bei Nîmes, einer der schönsten Brückenbauten aller Zeiten, haben sich auch an der mehrere Tausend Kilometer langen Inkastraße in Chile-Peru und der Seidenstraße Chinas noch imposante Belege der Straßenbaukunst alter Kulturvölker erhalten, so sind in Graubünden nur wenige Meter Straßenstücke im Bergell, den hochgestellten Pflastersteinen nach vielleicht auch in der Roffna oberhalb der Kehren an der heutigen Poststraße, sowie bei Stalvedro auf dem rechten Juliaufer als „Römerstraßen" primitivster Art anzusehen. Dazu mögen noch einige besonders tief in Felsanschnitten eingeschliffene Radleisenspuren an der Septimersüdseite, wie die neuesten Ausgrabungen am dortigen Hospiz und an den Juliersäulen vielleicht schon vorrömischen, sicher aber römischen und frühmittelalterlichen Paßverkehr in Einzelstücken belegen, doch hat man nirgends mehr größere Kunstbauten, wie Brücken, Galerien, Schutzmauern alter Straßenbauten durch unsere engere Heimat gefunden. Wahrscheinlich sind die Römer wie auch die Rätier und andern Bewohner Bündens solchen von der Natur wie von andern feindlichen Mächten besonders gefährdeten größern Kunstbauten, deren Unterhalt in einem so abgelegenen, schwach bevölkerten Gebirgsland auch noch besonders schwierig gewesen wäre, soweit immer möglich ganz ausgewichen. So läßt sich sogar noch an dem Septimerstraßenbau des bischöflichen Lehens- und Bauherrn J. von Castelmur zu Ende des 14. Jahrhunderts gar keine größere Brücke oder Stützmauer mehr nachweisen, während dessen flache Plattenbeläge (im Gegensatz zu den hochgestellten römischen Pflastersteinen) auf weitere Strecken im Bergell, am Septimer, zwischen Roffna und Tinzen, ob Tiefenkastel wie über die Lenzerheide und von Parpan gegen Churwalden noch erhalten sind. Wann die beiden Brücken bei Tiefenkastel gebaut wurden, weiß ich nicht; jedenfalls war diejenige über die Julia im Straßenzuge nach Mons in ihrem überhöhten Mittelbogen, der an die alte Gotthardstraßenbrücke oberhalb Göschenen und an die von Hackaert um 1655 gezeichnete Rania-Rheinbrücke am Eingang ins Schamsertal, die von den Talleuten im Werdenberger

Straßenbau zu Ende des 15. Jahrhunderts erstmals gebaut worden war, erinnert, eine der schönsten und ältesten Brücken auf Bündner Boden. Der Oberingenieur mit seinen Hilfskräften, die in jüngster Zeit, d. h. um die Jahrhundertwende, erst dieses noch gut erhaltene Kunstwerk, von dem das Rätische Museum glücklicherweise letzthin ein ordentliches Gemälde erstanden hat, dem Bau des Vizinalsträßchens Tiefenkastel-Mons opferten, haben sich hiefür keine Ehrenmeldung der Baukunsthistoriker und der Heimatschützler erworben. Von Promontogno bis Chur wäre der Albulaübergang an der heutigen Tiefenkastler Brückenstelle jedenfalls der einzige gewesen, der ein größeres und schwieriger zu bauendes Viadukt nötig gemacht hätte, wenn nicht vorerst eine leichter zu bauende und allenfalls wieder herzustellende Balkenlage in der Ebene bei der Tiefenkastler Säge als Flußübergang diente. Jedenfalls beweisen die Burkartschen prähistorischen Funde auf dem Hügel links der Julia für die Urzeit, wie das römische Kastell, das wohl auf dem jetzigen Kirchhügel lag, wie die frühmittelalterlichen Kloster- und Kirchenbauten von Müstail und St. Kosmus und Damian unterhalb Mons, daß zu allen Zeiten dem Flußübergang zu Tiefenkastel die größte Wichtigkeit zuerkannt worden ist, weil hier einer der Hauptknotenpunkte der Bündner Verkehrswege lag. Nicht nur Kastelle wie für die Julier- und Septimerroute in Chiavenna, Castelmuro, Tiefenkastel, Chur, und Burgen wie im Bergell, Marmels, Splüdatsch, Padnal, Reams, Nivail-Belfort, Parpan, Straßberg, wie auch die Galgen bei Stalla, Burvain-Crap sess, am Rosenhügel bei Chur, die nach der Abschreckungstheorie möglichst nahe an die Straße gestellt wurden, sondern auch besonders die kleinern und größern Kapellen, Kirchen und Klöster, von denen für Julier-Septimer nur Nossadonna bei Promontogno, das Hospiz auf dem Septimer, Burvain, Dél, das Klösterchen Impetines (Müstail), die Lenzer St. Maria-Kirche, die Wegkapelle St. Kassian, das Kloster Churwalden genannt seien, legen diesen Hauptstraßenzug durch unser Land so einwandfrei fest, daß es, auch ganz abgesehen von der Lage der Dörfer an demselben, höchstens noch im dunkeln bleiben kann, wie lange der Römerweg, der wohl auf der linken Talseite über die Siedlungen von Reams, Salux-Dél, Mons nach Tiefenkastel abstieg vor dem Crap sess, der wohl erst durch den bischöflich-castelmurschen Plattenstraßenbau zur allgemeiner benutzten Linie aufstieg, der

begangenere war. Da die Römer engere Schluchten durch Übersteigen tunlichst zu umgehen trachteten und auch der Straßenanstieg auf dem rechten Juliaufer bei Stalvedro aufwärts deutet, wird die vom hochverehrten Oberingenieur Karl von Peterelli mir an Ort und Stelle bezeichnete Linienführung über das Kreuz unterhalb Flix mit dem, allerdings von dort an bedenklich steilen Abstieg in die Castelmurschen Kehren von Roffna bis Tinzen die wahrscheinlichste bleiben. Als deutlichste Römerstraßenzeugen für Julier-Septimer seien also nochmals zusammengefaßt: Castelmuro Nossadonna Vicosoprano-Asarina, Leisen an der Septimersüdseite, Septimerhospizfunde, am Julier die Funde um die Säulen, Stalvedro-Kreuz-Tinzen Straßenreste, Tiefenkasteler Brückenstelle. Von der Castelmurstraße sind die deutlichsten Belege und Beläge zu finden von Vicosoprano nach Asarina, von Casaccia an der Seite der Val Maroz auf den Septimer, von Roffna die sehr gut ausgebauten, aber engen Kehren nach Tinzen, von der Rutschhaldegrenze des Tgient Ladrung bis zum Bildstock an der Stelle der frühern Kirche oberhalb Tiefenkastel, dann von St. Kassian zur Obervazer Säge am Lenzerheidbach, vom Marktplatz zum Heidsee bergseits der heutigen Straße am Waldrand und schließlich von Parpan nach Churwalden links der Rabiusa. Vom Kreuz bis zum Erlenrutsch, vom Städeli bis St. Antönien und von dort bis hinter das jetzige Churer Schlachthaus ist wohl der alte Saumwegzug, aber keine Pflästerung erkennbar.

An der Splügen- und Bernhardinroute sind die noch vorhandenen Baureste an Wegen und Straßen viel spärlicher als an Julier-Septimer, weshalb hier die Schar der Lokal- und andern Historiker auch mehr Gelegenheit fand, allerlei mögliche und unmögliche Thesen über den Verlauf der Durchgangsverkehrswege aufzustellen. Während eines längern Grenzbesetzungsdienstes in Andeer und Sufers im Jahre 1916 haben meine Sappeuroffiziere und ich selbst allfälligen noch vorhandenen Spuren nachgestöbert, worüber mir folgendes zu berichten bleibt. Am Splügen, dessen Name von einem oder mehreren Wachttürmen (Specula) herkommen soll, ist auf Schweizerboden das erste Stück einer alten Straße bergseits des Turmes vor Splügen noch zu erkennen. Von dort ist das Trasse auf der linken Flußseite über Sufers nach dem Crestawald, dem jetzt noch im Gebrauch stehenden Feld- und Waldweg nach, verlaufen, an den sich dann das interessanteste Relikt einer

sorgfältig angelegten und gepflästerten Straße bis nach Silvaplana, einer wirklich sehr schönen ebenen Waldpartie auf der linken Rheinseite, anschließt. Dieses Pflasterstraßenstück in einer Fahrbahnbreite von reichlich 2 m läßt sich am ehesten mit den Resten der Römerstraße zwischen Vicosoprano und Asarina-Casaccia vergleichen, ähnelt aber im Belag mehr dem Plattenpflaster der Castelmurstraße daselbst wie im Oberhalbstein zwischen Roffna und Tinzen. Für die Schmelzhütte und das Pochwerk am Ausgang des Surettatales auf der rechten Flußseite hatte es keinen Wert, an diesem ganz ungefährlichen und leicht überwindbaren „Stutz" eine so breite Heerstraße zu bauen. Der Werdenberger Viamalaweg war viel primitiver und nur 1,2 bis 1,5 m breit gebaut. Von einem Roffna-Schamserstraßenbau zur Zeit der Schöllenenöffnung oder des bischöflich-castelmurschen Septimerausbau wissen wir nichts. Es wäre deshalb doch der Mühe wert, in den Archiven und der Reihe bisheriger Publikationen über das Splügenpaßproblem nachzustöbern, ob sich etwas über diese Pflasterstraße findet. Sollte dies resultatlos bleiben, so dürfte man doch wohl an einen Rest der Römerstraße denken, dies um so mehr, weil oberhalb der Kantonsstraße an der Abzweigung des Weges nach dem Maiensäß Roffna gegenüber dem Rheinsteg nach Mun oder Mut, wie es auf der Karte 1 : 50 000 heißt, ein ziemlich horizontal verlaufendes Pflasterstraßenstück mit hochkant gestellten Pflastersteinen erhalten ist. Die noch vorhandenen Widerlager einer alten Holzbrücke oberhalb des Roffna-Rheinfalles sind zu schlecht gemauert, um als Römerbrückenreste angesprochen werden zu dürfen. Zu den frühesten Roffnapassagen sind jedenfalls aber die beiden aus den glatten Felswänden ausgemeißelten, ungefähr 1 m breiten Wegreste flußaufwärts und flußabwärts des Val Durnaun in der Höhenlage der jetzigen Straße beim obern Teil und der Wirtschaft zur Roffnaschlucht sowie des dortigen hölzernen Rheinbrückchens im untern Teil, an welchem ich gar keine Sprenglöcherspuren finden konnte, zu zählen. Die Ausmündung der Roffnastraße nach dem Schamsertal ist nur auf der Felsterrasse möglich, auf der die jetzige Kantonsstraße vom Einlauf des Averser Rheines in den Hinterrhein liegt, Diese trifft gerade zwischen die Bärenburg und die verschwundene St. Stephanskapelle, war also beidseits bestens beobachtet. Talseits dieses Durchpasses fällt die Felswand steil gegen den Rhein, und bergseits zieht sich das Fels-

band ohne irgendeine Wegspur unter dem Alpweg nach Bagnusch auf dem obern Felsrand durch.

An der mir immer unwahrscheinlich erschienenen Linie Sufers-Perfils - Lai da Vons - Promischur - Wergenstein konnten wir keine Leisenspuren und auch keine Pflasterreste finden. Vom Suferser Dorfwald nach Perfils ist aber nur eine Durchkommensstelle durch das Felsband von Unterberg-Perfils möglich, nämlich die, wo der jetzige Alpweg durchgeht, und hier sind ebenfalls keine tiefen Leisen zu sehen, wie z. B. am Septimer oder am Albulaweg unter der Station Stuls, was in dem dortigen harten Gestein doch sehr deutlich einem negativen Beweise gleichkommt. Bei Andeer setzte der Weg auf die linke Talseite, folgte talseits des Turmes von Cagliatscha ungefähr dem heutigen Weg durch Clugin zum Punkt 1103 (1 : 50 000) und schlüpfte dann talseits des festen Turmes oder sonstigen Beobachtungspunktes von Casti nach Donath (1027), ebenfalls talseits des Schlosses Fardün an den schon sehr früh nachgewiesenen Flußübergang bei Zillis (935 m ü. M.). Wie man schon zur Römerzeit aus der Gegend von Andeer und Zillis, wo römische Siedlungsreste als bisher einzige im Schams nachgewiesen sind, auf das 1922 m hohe Sumapunt, wo die von dem unermüdlichen Geschichtsfreund Escher-Bürkli neu freigelegte und photographierte, ansehnlich breite und hohe Halbgalerie in einem Felsband doch ziemlich sicher als römischen Ursprungs angesehen werden darf, kam, verraten uns auf diesem Zwischenstück keine Bau- oder Pflästerungsreste mehr. Auch im Abstieg von Summapunt in die Nollaschlucht hat der leicht verwitterbare Bündner Schiefer jede Wegspur verwischt. Die Pflästerplattenreste im Dürrenwald, die kaum mehr zu finden seien, liegen meines Erachtens ganz außer dem Bereich einer Römerweglinienführung. Ich habe diese aber selber nicht gesehen und möchte mir deshalb über sie kein Urteil erlauben.

1913 zu Notbrückenbauversuchen in der Viamala kommandiert, bot sich uns Offizieren während zehn Tagen des dreizehntägigen Sappeurbataillons - Wiederholungskurses genügend Gelegenheit, auch die alte Wegrichtung durch diese Schlucht zu rekognoszieren. Die gefundenen Reste der alten Wege, auch desjenigen, der Ende des 15. Jahrhunderts auf Geheiß des Grafen von Werdenberg durch die Portengemeinden „gehauen" wurde, wie es im Viamalabrief heißt, liegen alle auf der linken Rheinseite.

Weder in diesem Brief, noch bei Ryf (Basel), der den Viamalaweg 1599 begangen und beschrieben hat, werden Rheinbrücken für die eigentliche Viamalaschlucht von Rania bis Rongellen genannt. Auch Hackaert, der sonst alles Bemerkenswerte in der Viamala sehr genau zeichnete, gibt keine Brückenbilder von Rania flußauswärts. Seine mir aus der sehr verdienstlichen Publikation von 1937 und aus dem Anzeiger für Schweizer Altertumskunde 1936 bekannten vortrefflichen Bilder passen alle auf die Linienführung auf der linken Talseite, wenn man sie richtig ansieht, so z. B. Tafel 22 den Viamalaweg mit der noch bestehenden Halbgalerie auf der linken Flußseite bei der zweiten Brücke talauswärts gegen die baulich unruhige Halde und das Felsband unter Acla sut, und Tafel 24 von der ersten Brücke Wildeners ebenfalls talauswärts gegen die heute stark verlängerte Galerie, die ich selbst noch als Halbgalerie mit Holzschutzvordach gegen Steinschläge und Eiszapfen gesehen habe. Das Tröglitobel gehört nicht zu den gefährlichsten Stellen in der Viamala, sonst hätte Wildener, der 1738/39 die ersten Brücken baute, um den Stein- und Eisschlägen von der Valoja - Acla-sut - Felswand auszuweichen, sicher schon beim Neßlabodenbrückli ob Rongellen getrachtet, auf die rechte Talseite überzugehen. Von diesem alten Holzbrückchen, von dem einst ein mir baulich heute ganz unmöglich scheinender Viehtrieb über St. Albanus nach Sils offen gewesen sei, bis zur ersten Viamalabrücke Wildeners zieht sich aber am Fuße der glatten, riesigen Breitenberg- und der weniger hohen, aber immer noch wegen Eis- und Steinschlag sehr gefährlichen Badérwand eine Kieseinlagerung durch, die für einen Weg- oder Straßenbau in ihren Steilanbrüchen gar keinen Halt geboten hätte und den Stein- und Eisschlägen noch viel ausgesetzter gewesen wäre als die von Wildener ausgeschaltete linke Talseite zwischen den jetzigen Viamalabrücken. Im April 1913 mußten wir, um im Bereich des Neßlabodenbrücklis unsere Versuchsbrücken ruhig schlagen zu können, wegen einigen Rieseneiszapfen an der Breitenbergfelswand extra Wachtposten aufstellen, obwohl wir klarste Bautage hatten. Wieviel größer muß hier die Stein- und Eisschlaggefahr bei unsichtigem schlechtem Wetter sein! Auf der rechten Talseite ist bisher nirgends ein Straßenbaurest, der älter wäre als die Wildenerbauten von 1738/39, gefunden worden. In Wien sei eine Hackaertzeichnung (nicht vollendet), die auf einen Wegbau rechts

des Rheins deute, die aber leider nicht in die genannten Publikationen kam und über deren Orientierung ich mir deshalb auch kein Urteil anmaße. Wenn der Berichterstatter von Padávinos Reise im Gegensatz zu Ryf, Hackaert und namentlich dem Viamalabrief drei Brücken erwähnt, so hat er vielleicht schon von Reichenau-Rhäzüns an gezählt, vielleicht aber auch wie sein berühmterer Landsmann Benvenuto Cellini mit seiner Reisebeschreibung über Walensee-Kerenzerberg etwas aufgeschnitten. An untrüglichen Resten der alten Viamalawegbauten vor den kühnen Wildenerbrücken samt Verbindungsstrecke fanden wir 1913 bloß: Fundamente einer Kapelle oder andern Zuflucht am Kirchlitobel (Sankt Ambriesch?); Weg, Halbgalerie und Balkenstützpunkte talauswärts der zweiten Viamalabrücke, von denen Ryf schon 1599 schreibt: „sorglich von Holz gemachte Straßen, an die Felsen gekeilt, die da der Länge nach gar hoch über dem Wasser des Hinterrhein an den Felsen kleben, wie ein Schwalbennest an einem Tromen, nicht breiter, denn daß ein Saumroß passieren kann"; schließlich die Halbgalerie links des Rheins an der ersten Viamalabrücke. Nach dem Geologieprofessor Buxtorf (Basel) soll von da an talauswärts die ursprüngliche Viamalaschlucht mit Kies ausgefüllt sein und der Rhein bis gegen das Tröglitobel in einer ganz vom Fluß ausgeriebenen epigenetischen Schlucht fließen. Die letztgenannte Halbgalerie und besonders deren Abstieg zur jetzigen Kantonsstraße soll in der ursprünglichen Rheinschluchtfalte liegen*. Von Rongellen nach Übernolla, unter Tagstein vorbei sind noch längere Pflästerwegstrecken vorhanden. Nach der Lage des sehr alten Klosters Kazis und der bisher als ältester Bündner Siedlung auf dem dortigen Petrushügel nachgewiesenen Wohnstätte dürften die alten Wege von der Viamala über Thusis unter der Feste Schauenstein durch nach Kazis (671) geführt haben, von dort erst über Trieg (958 m ü. M.) auf das Felsband an der Rhäzünser Grenze gestiegen und dann nach Rhäzüns und die Brückenstelle unter der St. Georgskapelle, wo bei Niederwasser noch Joche sichtbar sind, gefallen sein, um an Brühl-Vogelsang-Ems vorbei außerhalb des Saxershüsli nach St. Salvatoren-Chur zu münden.

---

* Ein gleicher Schluchtkanal, durch den der alte Weg nach St. Ambriesch ging, ist jetzt durch die Straßenverbreiterung talaufwärts der zweiten Brücke freigelegt.

Als Parallelrouten im weitern und andererseits auch im engern Sinn zum Splügen haben der Bernhardin mit größern, das Domleschg in kleinern Verkehrsdichtigkeiten am Bündner Transit teilgenommen. Von unserer Wiederholungskursgarnison 1908 in Molinazzo-Arbedo aus und in unserm Befestigungsgebiet zu Monticello an der tessinisch-bündnerischen Grenze, an der noch eine stattliche, jetzt aber außer Kurs gesetzte Dogana steht, auf der Karte 1 : 50 000 als „Casa dei dazzi" bezeichnet, bewunderten wir die sehr schön gemauerten ehrwürdigen Moesabrücken zwischen Molinazzo-Arbedo und Castione auf Tessiner- und in Roveredo auf Bündnerboden, kunstgerechte flache Bogenbrücken größerer Längen, wie man solche in unserm Kanton sonst kaum findet. Da der alte Weg durch den Weiler Monticello bergseits der Poccobellistraße von 1818, an welcher das Zollhaus steht, durchführte, ist diese Erinnerung an alte Landesgrenzen offenbar erst zwischen den damals als gleichgestellt geltenden Schweizer Kantonen Tessin und Graubünden doch noch als nötig befunden worden. Man muß sich hierüber nicht wundern, hat doch der Kanton Tessin an die Kosten der Bernhardinstraße fast nichts geleistet und an dessen Stelle der damalige König Viktor Emanuel von Sardinien-Piemont für alle Kosten der Zufahrtsstraßen nach dem Bernhardin auf Tessinerboden bis auf 21 000 Fr. aufkommen müssen. Dafür hat Poccobelli auch seine schönste und höchste Steinbrücke des ganzen Bernhardinstraßenbaues „Ponte Vittorio Emanuele" getauft. Der frühere Weg lief hart an dem malerischen Turm von San Vittore, wie an dem Brückenkopf von St. Antonio in Roveredo, an der Fiorezzana und weiter oben im Tal links der Moesa an der Feste Norantola vorbei. Der Turm bei St. Maria-Calanca liegt abseits der Verkehrswege, spielte in der Talgeschichte keine so wichtige Rolle wie das Schloß Misox und die obgenannten Wehr- und Wohnbauten im Talgrund, diente aber als vortreffliche „Specula" talauf und -ab wie auch gegen den gefährlichen Umgehungspaß Traversagna-Jorio. Aus dem Calancatal verdient nur die kühn geschwungene Brücke über die wilde Calancasca bei Busen als altes Wegbaumonument besonders hervorgehoben zu werden, im übrigen war es mit den Kommunikationen in diesem langen Seitental bis zum Bau des Sträßchens nach Rossa durch Holzexporteure in neuerer Zeit sehr schlecht bestellt. Bei Lostallo deutet schon der Name auf Ställe und Susten, also auf Saumtier- und später

auf Zugtierwechsel. Erst bei dem besonders durch seine sakralen, aber auch profanen Hochbauten malerischen Soazza, wie beim Kastell und Dorf Mesocco, finden wir sorgfältiger gepflasterte Wegstrecken, aber hier wie über den Berg bis Splügen hinaus keine Spur einer Römer- oder auch nur mittelalterlichen Straße. Der alte Weg führte vom Dorf Misox über Andergia nach San Giacomo, ist aber zwischen diesen beiden Fraktionen durch große Bergsturzmassen auf eine lange Strecke überschüttet. Von San Giacomo bis San Bernardino kann der alte Weg rechts der Moesa bis zur Schlucht mit den schönen Wasserfällen und weiter links bis ins Dörfchen heute noch als Spaziergang sehr empfohlen werden. Hier trägt zwar ein Brückchen den stolzen Namen „Römerbrücke", aber dessen leichtere Bauart belegt bei weitem kein so hohes Alter. Die Poccobellischen Kehren oberhalb Cebbia wie in den Monti (Maiensässen) von Pescedalo bis Viganaia, den mit vollem Recht als Campo dei fiori bekannten Alpenblumenherrlichkeiten im Juni/Juli, zeugen für die kühne Trassierungskunst dieses Autodidakten im Straßenbau. Oberhalb der Häuser fallen bis an den Fuß der Alpe di Vigone der alte Weg und die neue Straße so ziemlich zusammen, aber vom Vigonetälchen bis zur dortigen Moesaschlucht am rechtsseitigen Hang hat sich, wie auch an verschiedenen anderen Stellen im Bündner Straßen-, ja sogar im Bündner Eisenbahnbau, die rasche Projektierung und Bauausführung ohne die Möglichkeit vorheriger jahrelanger Geländebeobachtung doch soweit gerächt, daß schließlich, um der Lawinenhalde der Alpe di Vigone auszuweichen und um sich vom stetigen Schub auf das linksseitige Moesabrückenwiderlager freizumachen, der dortige Poccobellibau, den Oberst La Nicca später noch durch eine große Brückenverstärkung und Lawinengalerieergänzung retten wollte, aufgegeben worden und die ganze Straßenentwicklung bei Gareda auf das linke Moesaufer genommen werden mußte. Die Trümmer der Galerie wie der Brücke sind jetzt noch von der neuen Straße aus zu sehen. Eine eigenhändige feine Zeichnung der einst stolzen Viktor-Emanuel-Brücke hat uns der erste Bündner Oberingenieur La Nicca auf seiner Visitenkarte hinterlassen.

Am Moesolasee gegenüber dem Hospiz mit seiner berühmt gewordenen Gästebucheintragung „Mussolini, muratore", auf der Ostseite des Seeleins, wie am Berghang bis in die Richtung der, zu

Anfang des 18. Jahrhunderts von Baumeister Sur beim Dorf Hinterrhein erstellten, vor einigen Jahren der Sorglosigkeit der Anwohner zum Opfer gefallenen, dann aber mit großen Kollektengeldern wieder reparierten sogenannten „Landbruck", einem recht beachtlichen ältern Bündner Brückenbau, sieht man noch einige gepflästerte Saumwegreste. Von da bis Splügen ist kaum mehr etwas Bedeutenderes erhalten.

Das Domleschg war seit der Zeit der Vazer Dynasten im 13./14. Jahrhundert mehr das „Villenquartier der Bündner Burgenbesitzer", das abseits der Säumerglocken und des Waffengeklirrs geschützter und ruhiger lag. Als die Vazer Walter und Donat bald in Belfort und Nivaigl, bald auf Ortenstein wohnten, benutzten sie wohl häufig den alten Schynweg von der Kapelle Summa pleumna bei Obervaz bis Scharans, der damals wohl besser geschützt an den gefährlichen Felswänden am Fuße des Crap la Pala entlang führte, als ich ihn um die Jahrhundertwende dort antraf. Von wegebautechnischen Antiquitäten interessanterer Konstruktion wüßte ich von der Zollbrücke über die Albula zwischen Sils und Fürstenau bis zum Talabschluß bei Nieder-Juvalta gegen den Vogelsang keine zu nennen. Auch sind mir rechts des Rheines von Sils bis Rothenbrunnen weder Susten noch Klöster noch andere Bauten, die auf einen bedeutendern Durchgangsverkehr schließen ließen, bekannt. Das kleine Kirchenkastell S. Lorenzo diente wohl auch eher andern Zwecken.

(Fortsetzung folgt.)

Chronik für den Monat März

(Schluß)

21. Unter der Mitwirkung der Ligia Grischa gab die „Harmonie" Zürich unter der Leitung Lavaters ein Konzert.

22. Unter dem Vorsitz des Präsidenten, Betriebschef Emil Lang, tagte in Chur das Zentralkomitee des Bündn. Kantonalgesangvereins zur Besprechung einer Anzahl wichtiger Geschäfte.

In Chur findet eine Scheinfirmenausstellung der Töchterhandelsschule, die erste dieser Art, unter dem Patronat des Stadtschulrates statt. In Anwesenheit von Vertretern der Finanz- und Handelswelt in Chur und eines zahlreichen Publikums hielt der Vorsteher der Töchterhandelsschule, Dr. Hs. Löffel, das Einführungsreferat. Die Ausstellung findet lebhaftes Interesse.