

# Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Strassenzügen [Schluss]

Autor(en): **Bener, G.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1942)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-397147>

## **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.

# BÜNDNERISCHES MONATSBLATT

ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.

GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

---

---

—→ ERSCHEINT JEDEN MONAT ←—

---

---

## **Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbau- reste an den alten Bündner Straßenzügen**

Von Ingenieur G. B e n e r

(Schluß)

Der L u k m a n i e r in seinem weitesten Begriff hieß im Gegensatz zum bischöflichen Lenzerheide-Septimer- (Julier-) und dem Werdenberg-Saxischen Splügen- (Bernhardin-) Paß, mit denen er meistens in schärfster Konkurrenz stand, der Klösterweg, führte er doch von Reichenau am Bodensee durch äbtisch-sankt-gallischen Einflußkreis in den des Klosters des heiligen Pirmin zu Pfäfers und daran anschließend durch die Disentiser Abtei. Von der sogenannten „porta Romana“ bei Ragaz-Pfäfers, die tatsächlich noch sehr alte Pflasterungspartien zeigt, bis zu der aus dem 12./13. Jahrhundert stammenden Stiftskirche St. Peter und Paul in Biasca, welche also ein ungefähr gleich ehrwürdiges Alter hat wie die jetzige Kathedrale zu Chur, ist der ganze Verlauf des alten Paß- und Talweges noch leicht feststellbar und teilweise noch im Lokalgebrauch. Auf Bündnerboden beginnt er im Steilabstieg des alten Kunkelsweges, bei Tamins mündete von der jetzt noch „punta arsa“ genannten Emser Rheinübergangsstelle und von der am Felsberger Burghügel (Schulhaushügel) gelegenen alten Felsberger Brücke der Zugang von Chur ein. Das Klösterchen zu Reichenau stand wohl schon vor den dortigen Brücken am obersten Abfahrtsplatz der Flöße und Weidlinge, die von hier unbe-

hindert bis zu seinem Mutterkloster bei Konstanz fahren konnten; dasselbe hatte auch am Zusammenfluß von Hinterrhein und Vorderrhein etwelchen Verkehrsübergang von der Werdenberg-Rhazünser Route auf den Klösterpaßweg zu überwachen, der anfangs wohl durch die Hinterrheinfurt zwischen Brühl und Panadisch, später über die St. Hippolit- (Feldis-) Brücke bei Brühl-St. Georg ging, und zugleich waren von Reichenau bis hinauf zum Beobachtungs- und Rheinschluchtabschlußposten auf der Wackenau die Übergangsmöglichkeiten über den Vorderrhein, die hier beim Vasortastein wie bei Pollis wohl auch eher in Furten als in Brücken bestanden, leicht unter Augen zu halten. Der Name Käppelistutz auf der rechten Seite des Lavoitobels am Ausgang von Tamins nach Trins, weiter der Engpaß bergseits des Turmes auf Canaschal bei Hohentrins und besonders der von Porclas am Fuße des Kirchenkastells Crap San Parcazzi über den sehr wenig malerisch und poesievoll gewählten Landsgemeindeplatz des alten Hochgerichts Trins sowie die Bezeichnung Marcau (Markt) unterhalb des Pfäferser Kirchleins von St. Simplizi bei Fidaz aus dem 13. Jahrhundert am Val Serras geben das Wegtrasse bis Flims an. Vom Dorf Flims zu den Waldhäusern und von dort bis zur Einmündung des Caumaseesträßchens in die Kantonsstraße ist der alte Saumweg noch fast intakt erhalten, und die „punt crap“ über den Flem- oder Segnesbach an den Untern Waldhäusern dürfte noch zu den wenigen erhaltenen Kunstbauten der alten Klosterpaßlinie gehören. Bei Laax deuten auch wieder die Lokalbezeichnung Marcau am Fuße der Lagenburg, wohl der Marktplatz Albrechts von Habsburg zu Anfang des 14. Jahrhunderts, sowie die Kapelle St. Nikolaus, bei Schleuis der alte Weg, beherrscht von Schloß Löwenberg, und bei Ilanz wieder St. Nikolaus die Richtung des Säumerzuges, der auch hier ganz auf der linken Rheinseite blieb, an. Wahrscheinlich stieg derselbe von Laax an der Kapelle St. Jakob vorbei steil nach Sagens ab und lief dann eben gegen Schleuis hinüber, unterwegs nach Ilanz die Verbindung der „Freien von Laax“, zu denen auch die Gegend von Kästris-Seewis gehörte, aufnehmend, deren Brückenstelle hart bei Kästris bei Niederwasser durch ein Pfahljoch im Rhein und Auflagerlöcher in einem Felsblock am rechten Ufer noch gut sichtbar sind.

Ungefähr an der Glennermündung in den Rhein ist auf der linken Flußseite bei Niederwasser auch noch ein Brückenpfahl-

joch im Rheinbett sichtbar, das aber auch neuern Datums sein kann, weil der nahe gelegene Steinbruch von St. Nikolaus das beste Wuhrungs- und Baumaterial an die Glennerkorrektur, Rheinwuhren sowie namentlich auch an die Bahnbauten und die vielen Wuhren der Rhätischen Bahn bis weit in die Rheinschlucht hinunter liefern mußte. Der nächste brauchbare Steinbruch talabwärts lag am Vasortastein oberhalb der Reichenau-Farsch-Brücke, talaufwärts vor der Station Tavanasa-Brigels am Fuße der in der Landesgeschichte nie hervortretenden Ruine Schwarzenstein. Weiter in das Oberland führte der alte Hauptweg hart unter dem festen Turm Grünegg vorbei, wie auch besonders die beiden kostbaren Münzfunde daselbst aus der Zeit des Untergangs des Römerreiches wie aus der langobardisch-karolingischen beweisen. Durch Schnaus und Ruis, darauf noch relativ gut erhalten unter dem Kirchenkastell Jörgenberg stark ansteigend weiter unter dem Galgen der alten Herrschaft Jörgenberg, welche die Abtei Disentis dann samt dem Galgen übernahm, vorbei an der Burg Grünfels, aber auf der Waltensburger Dorfseite, machte der Weg gerade über dem Raubgelaß von Grottenstein, dessen Mauerfassade eine natürliche, tief in den Felskopf reichende Schatzkammer deckt – „Alles schon dagewesen!“ sagte auch hier Ben Akiba, als man ihm von den Ruiser Tunnelmagazinen erzählte – eine scharfe Kehre und erreicht gegenüber der jetzigen Ruine Vogelsberg das Plateau von Brigels bei dem Rücken von Flanz an der alten Abteigrenze auf rund 1290 m ü. M. Ein verdeckterer Weg führte von Waltensburg längs dem Frisalbach nach Brigels. Von hier fiel der Weg nach der Fraktion Capeder, über der wir wieder eine St. Nikolaus-Kapelle finden, geht noch jetzt als Verbindungssträßchen etwas ansteigend nach Schlans, hart an dessen Wachturm vorbei, weiter hart am Turm von Friberg vorbei, nach Truns (865 m) sich senkend. Von da über Campliun-Rabius-Somvix-Compadials werden wohl die Kapellchen und Siedelungen die Wegrichtung fixieren, während am Ruseinertobel die Feste Hohenbalken hart unter dem Eisenbahnviadukt wohl auch hier darauf schließen läßt, daß zwischen derselben und dem Rhein, also immer auf dem linken Ufer sich der Weg bis nach Disla durchzwängte. Von Disla stieg er bis zur St. Plazi-Kirche, wie jetzt noch, und erreichte das Kloster, das wohl an seiner heutigen Stelle schon im Entstehen lag, bevor ein gebauter Paßweg über Oberalp und Luk-

manier bestand. Das alte Saumwegstück von Disentis nach St. Gada und der Aufstieg aus der Tavetscher Rheinschlucht nach Mompé-Medels geben, wie das bei Flims-Waldhäuser erhaltene, den besten Begriff von der Primitivität der alten Bündner Paßwege, die in den Heerzügen der Mächtigen in Nord und Süd wie in den diplomatischen Missionen hoher Prälaten und Legaten oft eine in unsere Geschichte eingegangene wichtigste Rolle spielten. Von Mompé-Tavetsch mit seinen etwas naiv placierten Kapellenaltarstücken (Flügel im Schiff, ein Mittelstück im Chörchen) bis zur Walserkolonie Mutschnengia (auf Gomserdeutsch etwa Montlingen) ist der alte Saumweg noch im Gebrauch. Über die weiteren Kapellen- und Hospizgründungen bis zur Kantonsgrenze: S. Gion, S. Gall, S. Maria hat der gewissenhafte Disentiser Klostergeschichtsschreiber Pater Iso Müller so eingehende Angaben gemacht, daß ich nichts mehr zu ergänzen wüßte, sondern nur hervorheben möchte, daß der Lukmanier erst relativ spät in Urkunden genannt ist und deshalb auch im Medels seine sogenannte „Römerbrücke“ wie am Bernhardin diesen Namen zu Unrecht trägt.

Vom alten Oberalppaßweg sieht man noch ein langes Stück von Cuoz im Val Segnes über Buretsch und dann nach der jetzigen Haltestelle Segnes der Oberalpbahn steil ansteigend, halb eingewachsen, bis Mompé-Tavetsch, von dort das Bahntrasse kreuzend bis zur jetzigen Kantonsstraße fallend; weiter taleinwärts beim graziösen Kapellchen von Bugnei vorbei in das Val Bugnei hinunter, sowie in Zarcuns hart an der Kapelle bergseits der Landstraße. Die Kapellen von St. Brida, Selva und Tschamutt weisen die eine Wegrichtung längs den Rheinquellwässern auf die Paßhöhe an unserer Kantonsgrenze, während die andere über das Wegüberführungsbrückchen der Oberalpbahn talauswärts St. Brida weiter oben durch Milez und Scharinas und über die Fuorcla Tiarams an die Urner Grenze gelangte – von wegbautechnisch interessanten Resten auch hier keine Spur.

Die Obersaxer Nebenroute, welche bei St. Martin ob Ilanz abzweigt, über Luvis mit seinen prähistorischen Gräbern nach Flond, bei Valata unter der Feste Moregg vorbei über Meierhof an das Großtobel, das schon früh auf einer ansehnlichen Brücke überschritten wurde, nach dem zweiten St. Martin führte und dann über Bellaua an den Turm von Saxenstein mit dem gegenüberliegenden, leider erst kürzlich durch einen Steinschlag zerstörten

uralten Kapellchen vorbei an die Kantonsstraße gegen Lumneins-Ringgenberg abstieg, hatte offensichtlich noch viel weniger Bedeutung für den Durchgangsverkehr.

An der Lungnezer und der Valsler Route, die einen kleinen Paßverkehr über Diesrut nach Olivone einerseits, über Zerfreila, wo man am Paß oben sogar einen Mühlstein, wohl als Transportgut, gefunden habe, nach Olivone, sowie über den Valslerberg nach dem Rheinwald andererseits, sind von alten, bemerkenswerteren Wegspuren höchstens die (bei Porclas, an welche man erst im 19. Jahrhundert ein Erinnerungstörchen gesetzt hat, sowie die am schwindelerregenden Abgrund bei der St. Nikolaus-Kapelle zwischen St. Martin und Lunschania vorbeiführende alte Wegpartie erwähnt. Während der Trassierung des Vizinalsträßchens nach Pitasch 1904 habe ich vergeblich versucht, mir Klarheit darüber zu verschaffen, was es für eine Bewandnis hat mit dem Pflasterwegstück ganz oben am Günerkreuz, dem Übergang vom Lungnez nach Safien.

Nach Safien ging der meiste „Verkehr“, wenn früher und auch zur Zeit, als „Stosavia“ den Trivulzio gehörte, überhaupt von einem solchen gesprochen werden darf, vom Rheinwald her über den Safier- oder Löchliberg sowie von Vals über den auch über 2400 m hohen Tomülpaß zum Turm (Turahus) und zum obersten Talkirchlein. Als Talausgang war der Glaspasß nach Thusis und besonders zum Kloster Kazis, das viele Besitzungen im Safiertal hatte, bevorzugt. Älterer Bauart daran ist wahrscheinlich der treppenartige Aufstieg im Felsband ob der Kirche von Safien-Platz gegen Glas. Die Rabiusaschlucht blieb bis zum Bau der Versamerbrücke an der jetzigen Stelle – früher war ein kleines Brückli tief im Tobel – ein gefürchtetes Verkehrshindernis.

Der Schanfigg-Strela-Scaletta-Casanna-Livigno-Veltlin-Weg, zu Zeiten der traurigen Bündner Untertanenmißwirtschaft in jenem gesegneten Tale, das mehr Einwohner hatte und ernährte als seine Herrschaftsrepublik der Drei Bünde selbst, die kürzeste und deshalb von den Eilboten auch am häufigsten begangene, besser gesagt durchlaufene Route, tritt bei Chur unter der St. Luzikirche, am Marienbüchel vorbei weiterhin unter dem Ausstell- und Aussichtsplatz an der Kantonsstraße oberhalb des Straßentunnels am markantesten vor unser Auge. Von dort

senkte er sich wenig nach dem Naßtobel, stieg sehr steil hinauf über den Brandacker in das Dorf Maladers und ist vom obern Dorfausgang bis gegen das Saxerwaldrutschgebiet in seinem spätmittelalterlichen Saumwegzustand noch gleich schlecht erhalten wie damals. Vom Calfreisertobel ging er hoch über der jetzigen Straße durch den sehr steilen, schwach bewaldeten Felshang an das Dörflein Calfreisen, in das Castielertobel hinunter, unterhalb der heutigen Tobelbrücke über das Tobel und stieg dann ebenso steil wieder nach Castiel hinauf, am dortigen festen Hause vorbei weiter zum Galgenhügel am Clasaureertobel, wo das eigentliche Schanfigg erst seine Grenze hatte. Dann stand der feste Turm zu St. Peter, heute als Kirchturm dienend, an der Route und wohl auch der Turm zu Unterwegen, den die einen unter Pagig, die andern bei Peist bis jetzt vergeblich gesucht haben. Durch das rutschige Frauentobel, das wohl eher ein Frondiensttobel war, über die Matte und das damals noch kaum in der Moräne eingefressene Gründjetobel kam man in die sogenannte „Gasse“, die uns auf rund anderthalb Kilometer den alten Weg mit seiner aus gekreuzten Stecken senkrecht zur Wegrichtung eingeschlagenen und durch eine Längslatte versteiften, sehr soliden aber viel Holzbrauchenden Einzäunung zeigt, welche man besonders in alemanisch besiedelten Tälern noch oft findet. Die Kehren am „Sapünersteg“, wo man der Treulosen wohl schon zur Säumerzeit „Wasser in d'Schua“ nachgewünscht hat, sind auch die alten geblieben. In der nachfolgenden „Schmitten“ mußten vielen Saumtieren ihre altmodischen „Gummiabsätze“ frisch aufgesetzt werden. Von der Strelaalp machen wir einen weiten Sprung über das modernere Davos weg in das Dischmatal an den Fuß des Scaletta, der vom Mittelalter (Kampf der bischöflichen Engadiner- mit den Davoser Vazerknechten unter ihrem Anführer Guler) bis zum Straßenbau über den Flüela (1866/67) immer der wichtigere und verkehrreichere Paßübergang blieb. Von dem Massivbau im Dürrboden, einer Art Suste und Hospiz, vor dem man die Saumtiere frei weiden und ausruhen ließ, über die Paßhöhe bis in die Alp Fontauna sieht man heute keine Reste eines bessern Wegebauens mehr. Die für eine so kleine Dorffraktion sehr geräumigen steinernen Häuser, Ställe und Susten in Sulsana, wie letztere auch an der Capella, erzählen von früheren belebteren Tagen, ebenso die spärlichen Fundamentreste auf dem Plateau San Guerg am Innübergang nach

dem Casanna-Livigno-Paß. Von Livigno nach Trepalle und auf dem alten Weg über die Forcola di Foscanjo ist mir vor rund 50 Jahren auch nichts baulich Bemerkenswertes aufgefallen. Überhaupt ist die turmbekrönte Scala am Abstieg aus dem durch Rohans Sieg über die Österreicher berühmt gewordenen Val di Fraele außer den Schanfigger Türmen die einzige imposantere straßenbauliche Erinnerung längs diesem langen Pässeweg von Chur bis ins Veltlin, denn von Livigno über La Rösa nach Poschiavo und der Landesgrenze ist außer dem verlassenen hochgelegenen Klösterchenhospiz von S. Romerio ob dem Puschlaversee bis zur Grenzsperrre Piatta mala auch nichts Hervorstechendes mehr zu finden.

Das Albulatal und der Albulapaß spielten in unserm lieben Bündner Paßland verkehrstechnisch eher eine sekundäre Rolle, soweit man von der schon skizzierten Durchgangsrouten Süd-Nord über Tiefenkastral-Lenz absieht. Am Parallelweg zum Albulafluß vom Sitze Donats von Vaz bei Nivaigl über Vazerol nach Brienz, welches letztes Stück heute noch im Gebrauch steht, zu seinem schönern auf Belfort und von hier gegen Surava-Pro Quarta-Alvaneu-Bad ist nur die uralte kleine Steinbogenbrücke unter Schloß Belfort zu erwähnen, aus der in Röder und Tscharners Graubünden von 1833 doch etwas zuviel Wesens gemacht wird. Beim Zusammenfluß von Landwasser und Albula verklopften die Knechte Donats von Vaz (1322) die Bischöflichen. Vom dortigen Landwasserübergang bis Summa Crusch, dem schönen Aussichtspunkt über das Albulatal talauswärts Filisur, ist der alte Weg, der dann durch das Dorf Filisur bis zum jetzigen Schulhaus und von dort an die Albula auf deren linkes Ufer ging, noch erhalten und in Gebrauch. Auch der Reitweg von Visura – was „Oberdorf“ bedeute – zur Burg Greifenstein ist stellenweise noch erkennbar. Sehr tiefe Radleisen, ähnlich denen am Septimer, sieht man an dem ganz alten Fahrweg von Bellaluna über den Bergünenstein an dem seit dem Bahnbau nicht mehr benützten Teilstück im Felsabsturz zwischen der Station Stuls und der Kantonsstraße. Die heutige Bergünensteinwand wurde 1695 durchgesprengt, wobei nach „Rzihas Handbuch der Ingenieurwissenschaften“ zum erstenmal in unsern Alpen in größern Mengen Pulver verwendet worden sei. Am Bergünen Galgen vor dem Dorf und dem festen Turm des Hochgerichts vorbei, weiterhin unter dem Beobachtungsturm von Caschliun am Val Tisch, von dem nur noch der Zugangs-



weg übriggeblieben ist, zeigen sich noch einige Wegreste bis zum Weißenstein, vor dem Albulastrassenbau (1865) der letzten Unterkunftsmöglichkeit bis Ponte, an der auch die Truppen Lecourbes im Winter 1799 eine bitterkalte Nacht aushalten mußten, bevor sie bei Morgengrauen auf dem alten Weg am rechtsseitigen Talhang bis zur Paßhöhe und von dort rechts des Baches durch die Alp nova nach Ponte weiterzogen.

Die Zu- und Durchfahrten nach und längs der Landquart sowie des Landwassers. Von Chur bis zur Klus ist wohl schon der älteste Weg an St. Sebastian, dem Quarantäne-, um nicht gerade zu sagen Lepraspital in Masans, vorbeigegangen. Die Schuttmassen aus dem Kaltbrunner-, Scalära-, Maschänzertobel haben ihn bis Trimmis verwischt, während vom Dorfausgang bis an die Rüfe unter der Talriegelfeste Aspermont und von der seit 1258 bischöflichen Domäne Molinära am Galgenhügel, „Rappagugg“ genannt, vorbei der alte Landweg zum wahren Vögelparadies eingewachsen ist. Von der Straßenabzweigung an der Igiser Rüfe durch das Dorf Igis, dann am uralten Schloß Marschlins, der einzigen Wasserburg in Graubünden diesseits der Alpen, vorbei bis zur Ganda läuft das Sträßchen noch gleich wie wohl schon seit Jahrhunderten. Erst an der Brücke in der Klus (1393), deren linksseitiges Widerlager kurz hinter der jetzigen Straßenbrücke noch am Felsen klebt, traf die Churer Zufahrt mit der von der Luziensteig über Maienfeld oder direkter längs dem sogenannten „Calankerwegli“ über Bofels-Rofels nach Jenins und dann über den berühmten Kistenpaß unter den Burgen Neuaspermont, Wynegg, Klingenhorn durch Malans und durch die Kompletterweinlage auf dem rechten Landquartufer bis an diese Brückenstelle führenden Zureiseroute zusammen. Vor dem Bau der „Tardisbrücke“ – benannt nach ihrem ersten Ersteller Medardus Heinzenberger (1529) – setzten die Linksrheinischen auf Fähren oder bei Niederwasser des uneingedämmten, in breitem Arme träge daherkommenden Flusses auch durch Furten über den Rhein und vor dem Bau der Zoll- oder Obern Bruck (1509) auch über die Landquart, die, ebenfalls unbewehrt, bald durch die Panx-, bald durch die Igiser Wiesen nach dem Gesetze des kleinsten Widerstandes durch Auen und Tümpel den Rest ihrer Stoßkraft bis in den Hauptfluß verbrauchte. Von der Talsperre Frakstein in der Klus, die vom sogenannten Pfaffenhaus, das mehr ein Torwächterhaus war, bis an die Landquart

ging, von dem aber nur noch niedere Mauerstrünke vorhanden sind, bis über Klosters-Jöri-Fless nach dem Unterengadin und über Davos-Dischma an die Scheide von diesem und dem Oberengadin, sind die alten Burgen im Gegensatz zu Domleschg-Splügen, Bernhardin-Misox wie der Julier-Septimer-Route an einer Hand aufzuzählen und auch gar keine bedeutenderen Zeugen alter Wegebaukunst zu finden. Der bevorzugtere Weg wird den Fuchsenwinkel und die Fideriser Enge über Lunden-Buchen-Putz am Landvogtsitz Castels vorbei nach Luzein-Küblis unter den Schlössern Stadion und Santsch durch überstiegen haben, und wer von Furna und Jenaz kam, über Fideris-Dorf am Turm von Strahlegg vorbei nach Küblis und schließlich müde der schlechten Wege zum Klosterlein St. Jakob, am heutigen Klosters-Platz, merkwürdigerweise einer Filiale des Klosters Churwalden am andern Ende des Zehngerichtenbundes, gekommen sein. Auf der Selfrangaseite nach der Kapelle von Laret und weiter über den rauhen Wolfgang war der Weg auch so primitiv, daß man begreift, warum bis zum Bau der Kantonsstraße (1842–60) nur ein Botendienst vom Prätigau nach Davos bestand.

Der alte Zügeweg führte am Frauenkirchli, mit dem besterhaltenen Lawinenkeil – ein ähnlicher, aber niedererer ist an der Kapelle von Selva im Tavetsch, von den „Ebenhöh“ in St. Antönien nicht zu reden – vorbei über die Längmatte nach Spinabad und überstieg dann, vom heutigen Elektrizitätswerk bei Glaris an, die schlimmsten Lawinenzüge bis zu den aussichtsreichen Steigmädern auf Davoserhöhe gegenüber Wiesen, welches Dorf man dann in weitem Umweg erreicht. Der alte Straßenrest vom Schmelzboden gegenüber dem Schwabentobel (wohl nach den Bergknappen so benannt) auf der rechten Flußseite stammt erst aus der Schmelzboden-Bergwerksherrlichkeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die einstige Jennisberger Holzbrücke gehörte zu den kühnsten, höchsten Bündner Brücken. Jennisberg war aber immer eine Fraktion von Filisur, das im Gegensatz zu Wiesen zum Gotteshausbund zählte.

### Die Engadiner Talwege mit ihren Übergängen nach Süden

Von Alt-Finstermünz bringt schon Hackaert 1655 ein genaues Bild, das mit den heute eher zerfallenden Brücken und Wachturm-

bauten dort noch ziemlich übereinstimmt. Der gebräuchlichere Weg kam aber über die Norbertshöhe nach der „punt Martina“, wahrscheinlich nach ihrem Erbauer und nicht nach St. Martin so benannt, und stieg dann unter der ersten „Serra Wiezel“ an der Schlucht des Val Munt über Chaflur nach Saraplana und von dort erst steil hinauf an die Fortezza und dann wieder hinunter nach Remüs, hart unter der stolzen Burg Tschanüf vorbei nach Crusch, dessen Name schon auf eine sehr alte Station am Wege hinweist. Die zweite Serra Wiezel ganz am Inn gegenüber dem Ausgang der Schmuggler- und Wildererromantik des „Val d'Assa“ dürfte in erster Linie zur Beobachtung dieses unsichern Schlupfes gedient haben. Für einen abermaligen Aufstieg nach Sent und wieder Abstieg am Kirchenkastell St. Peter vorbei nach Schuls gibt es keine verkehrs- oder bautechnischen Gründe, da die fast ebene Tallinie bis Schuls breit, offen und ganz übersichtlich ist. Der Innübergang an Kirche und Kirchhof von Schuls, die in der Talverteidigung mehrfach eine sehr entscheidende, blutige Rolle gespielt haben und in deren Deckung auch das klösterliche Hospizium lag, muß schon in älterer Zeit viel umkämpft, also außerordentlich wichtig gewesen sein. Der Paß durch Scarl, dessen Name wahrscheinlich mit den Karli von Hohenbalken, deren Stammburg bei Münster im Münstertal lag, in Verbindung steht, führte über S. Jon und weiter am Gefechtsort, der heute noch „Knappentod“ heißt, vorbei zu den einst ertragreichen Bergwerken, die bis in die neuere Zeit noch den Erzherzögen von Tirol-Österreich gehörten, von denen aus mancher Einfall in das Unterengadin versucht wurde, so auch der letzte im Koalitionskrieg über Val Minger-Sur il Foss, wo General Mainoni gefangen wurde.

Am Übergang von Scarl nach Lü und Cierfs, dem Chistainaspaß, liegt sogar auch eine „Serra“; wie dieser, war auch der nach der Ofenbergpaßhöhe ohne besondern Wegbau für friedliche und für Kriegszüge gefahrlos benutzbar, weshalb die Scarlroute vor der viel längern von Zernez, an der dortigen „Serra“, dem einzigen Wegbaudenkmal am Ofenpaß, vorbei von Lasciadura durch Taglieda dem alten Trasse nach Champ sec und von Ova d'Spin, mit seinen Lecourbe- wie spätern Feldbefestigungen, auf dem kürzern Stück durch Champ lung nach dem Fuorn und weiter über Buffalora zur Ofenpaßhöhe, durch Jahrhunderte die verkehrsdichtere blieb. An die Ofenpaßlinie knüpf-

ten sich auch Bären geschichten und Moritaten wie die am Kastellan von Planta, die für einsamere Reisende und Kaufmannssaumzüge nicht gerade einladend klangen.

Kehren wir nach Schuls zurück und folgen wir von dort dem alten Weg über Fetan, an dessen Rand dort oben der Turm von Umbrina stand, von dem nichts mehr übrig geblieben, so finden wir erst in dem zerfallenden Gemäuer von Chanova ob Ardez ein ehemaliges Schutzhaus mit Suste. Unter der Kontrolle des Schlosses Steinsberg und des Vonzunturmes in Ardez stieg das alte Sträßchen an den rätselhaften Schalsteinen vorbei auf Boschia, lief dann eben nach Guarda hinüber, bog tief in das Val Tuoi hinein und erreichte über den von Lawinen zerstörten Hof Gonda bei Lavin die jetzige Talstraße, deren Richtung sie auch an den Caschinas von Süs und am Galgen, hier „Giustizia“ genannt, auf der Grenze zwischen Süs und Zernez vorbei in dem engen Tal zwischen den beidseitigen Steilhängen bis zum Dorf Zernez beibehalten mußte. Die prähistorischen Ausgrabungen bei Clüs auf dem Felsriegel talabwärts Zernez rechtfertigen die Vermutung, daß in grauer Vorzeit auch eine Verbindung von Zernez nach dem untern Unterengadin über diesen Felskopf ging. Von Zernez bis Prazett unterhalb Brail stieg die alte Straße in ausgeglichenem Gefälle und überschritt hernach über die Puntota bergseits der jetzigen Kantonsstraße die Grenze zwischen Unter- und Oberengadin. Wenn der englische Reisende Coxe nach dem Plantaschen Straßenbau zu Ende des 18. Jahrhunderts die Engadiner Straße den besten englischen gleichstellte, so bezieht sich dieses Lob wohl mehr auf die damalige Oberengadiner Straße, von der wir noch ein typisches Muster, sogar mit einer Innbrücke auf Pfahljochen, zwischen Madulein und Ponte auf dem rechten Flußufer vor Augen haben. Von Ponte bis Las Agnas blieb die alte Straße am linksufrigen Berghang; von St. Moritz bis Campfer läuft sie zwischen Kantonsstraße und Inn, stellenweise noch gut sichtbar, und von dort bis Maloja fällt sie wohl mit der heutigen Kantonsstraße so ziemlich zusammen. Besonders interessante ältere Straßenbaudenkmäler an der Engadiner Tallinie habe ich von Martinsbruck bis Maloja – im Lauf der Jahre Strecke um Strecke abgelaufen wie das Goms von Gletsch bis Fiesch –, ausgenommen vielleicht die doch eher neuzeitliche Plantastraße und -brücke Madulein-Ponte, keine mehr gefunden. Gab es in Präti-

gau-Davos keine Galgen zur Richtungsbestimmung am Verkehrsweg, weil nach der dort geltenden „Carolina“, dem alten Strafgesetz, weniger gehängt als nach dem Appenzeller Entscheid „geköpft und das Köntli geschickt“ wurde, so fehlen im Oberengadin Ritterburgen auf Felsköpfen und an Talriegeln bis auf Guardaval, das nur eine bischöfliche „Serra“ und Zufluchtsburg war, und dem Turm zu Pontresina deshalb vollständig, weil die Planta, die in Zuoz, Zernez und Samaden ihre festen Häuser und in Zuoz wie Zernez auch Türme hatten, nicht nur die Bankiers der Churer Bischöfe, deren Lehensleute sie eigentlich waren, von der Burgenzeit im 13. Jahrhundert an bis zu Ende unseres Freistaates spielten, sondern auch den Haupteinfluß auf das Regiment in dieser Talschaft ausübten.

Das Berninapapäßträßchen zweigte mit seinem Hauptarm bei Celerina ab und führte bei der heutigen Begräbniskirche San Gian vorbei über die sehr sorgfältig gemauerte malerische *punt ota* – die „hohe Brücke“ – über den Berninabach, der erst auf dem kurzen Stück von seiner Vereinigung mit dem Rosegbach bis zum Einlauf in den Inn „il Flaz“ heißt. Diese alte „*punt ota*“ muß schon zur Zeit der Reformation gestanden haben, denn sie hat seither den Übernamen „Bhüet-di-Gott-Brücke“, und die Pontresiner nennt man scherzweise im Engadin die „Bhüet-di-Göttler“, weil ihre Vorfahren in den für Kunstfreunde unseligen Bilderstürmertagen ihren kostbaren Kirchenschmuck von dieser Brücke mit dem Abschied „Bhüet di Gott!“ in den Bach geworfen hätten. Jedenfalls weist diese Brücke, die in der *punt la Rasiga* (Sägenbrücke) über den Poschiavino unterhalb Poschiavo einen Gleichklang hat, auf eine glaubhaftere und landesnähere Deutung des Namens „Pontresina“ als ein „*ponte sarazeno*“. Sie ist das schönste und bedeutendste alte Straßenbaudenkmal an der ganzen Berninaroute bis zur *Piatta mala*, die schon auf italienischem Boden liegt. An der „*Specula*“, allgemein Spaniolaturm genannt, und der sehr alten Marienkirche vorbei verlief der alte Weg bis zum „Stutz“ bei Montebello, den er kürzer nahm als die Kantonsstraße, bis zu den altehrwürdigen Berninahäusern, die bis Cavaglia am alten Weg die einzige Zuflucht und Logiermöglichkeit boten, ungefähr gleich wie die unter Oberst La Nicca vom spätem Bundesrat Ingenieur Simon Bavier 1842–64 auf der Südseite gebaute Straße. Von den Berninahäusern an blieb sie aber ganz am

links des Baches liegenden lawinensichereren Berghang durch die Alp von Bondo, ging auch am Westufer der Seen weiter, fiel über Alp Grüm nach Cavaglia, bietet im Felsdurchbruch der Cavagliasca aus der lieblichen Cavagliaebene in dem wilden Steilhang bis Priviasco, oberhalb dem stattlichen Hauptort des Puschlaver Tales, noch sehr typische Pflasterungsstrecken der alten Bündner Saumwege. Vom Borgo weisen wieder die Kirchlein St. Antonio, Annunciata, Le Prese und der von Steinplatten massiv eingezäunte alte Weg selber die Richtung auf das westliche Puschlaverseeufer bis Meschino, und von dort bis zur Landesgrenze besorgen wieder die Kirchen von der Hauptsiedelung Brusio, von St. Antonio-Campascio, Campocologno bis zur prachtvollen Barockwallfahrtskirche Madonna di Tirano, die leider nicht mehr zu Graubünden gehört, besonders aber auch die mit Platten jeder Stellung mehr verschwenderisch als für den Wanderer angenehm belegten und umrandeten Maultierwegpartien dasselbe.

Des jedenfalls nicht sehr begangenen, mühsamen Bergweges von Poschiavo (1000 m ü. M.) über S. Romerio, einem Klösterchenhospiz auf 1800 m ü. M., hinunter nach Viano (1280 m) und bei Sasso del Gallo über die Grenze, dem Nebenpaß von Zitail (2434 Meter) vergleichbar, ist schon beim Casanna-Livigno-Veltlin-Paß gedacht worden.

In den Resthochgerichtswinkeln S a m n a u n, Stalla - A v e r s habe ich weder von der Fuorcla Maissa talauswärts bis zur Spisser Mühle auf Bündner Boden, noch von den Bergbauzeugen durch Avers taleinwärts bis auf den Ducanpaß und den Stallerberg wegbaulich interessante Raritäten gefunden, ausgenommen vielleicht das noch in seinem alten Verlauf im Gebrauch stehende lange Stück von dem Kirchlein in Cresta über Juppa, Loretzhaus, am Strub-Castelmurschen Podestatenhaus, dem höchstgelegenen Herrenhaus Europas (2042 m), vorbei durch den obersten Dorfteil Mitteleuropas Juf (2135 m) zur Stallerbergpaßhöhe (2584 m), das aber weder besonders alte Brücken noch Mauern und Pflasterungen aufweist.

Auch durch St. Antönien haben die Durchpassierenden offenbar eher die heimlichen, sich durch nichts erkennbar machenden Durchkommöglichkeiten vorgezogen.

So haben wir auf langen Streifzügen durch ganz Graubünden den Spuren der alten Wege und Vorläufer unserer guten Straßen

des 19. und 20. Jahrhunderts nachgestöbert und ohne uns viel um Schriftzeugen zu bekümmern unsere Beobachtungen für das Monatsblättli zusammengestellt. Erscheinen diese Wanderungen auch mühsam, so waren sie, auf mehr als fünfzig Jahre verteilt, doch nur Erholungs- und Ferienspaziergänge. Es würde mich freuen, wenn Geschichtsfreunde und Lokalhistoriker auch ihre allgemeinen wie speziellen Konstatierungen in Dr. Pieths Leibblatt und Sorgenkind der Mit- und Nachwelt bekanntgeben wollten, und ich selber würde mich neidlos gerne über diese und jene Einzelheiten eines Bessern belehren lassen, wenn meinen Ansichten triftigere Widerlegungen belegt gegenübergestellt werden sollten. Von den neuern Studien durch Escher-Bürkli, Dr. Domenig, Adj. Conrad, Dr. Mani, Dr. h. c. E. Poeschel, Pater Iso Müller, Pater Buholzer und andere abgesehen, halte ich nach der verkehrs- und bautechnischen Seite hin für die Bündner Paßgeschichte immer noch für die besten Wegweiser: das Standardwerk von Schulte „Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien“, Leipzig 1900; Ebel: „Die neuen Straßen durch Graubünden“, Zürich, J. J. Meyer, 1825; Röder und Tschärner: „Der Kanton Graubünden“, St. Gallen und Bern 1833, ein ganz ausgezeichnetes Geschichts- und Naturgeschichtsbuch von 381 Seiten, an dem führende Gelehrte der damaligen Zeit, wie außer den beiden Verfassern noch Oberst La Nicca, Escher von der Linth, Oswald Heer mitarbeiteten; P. C. Planta: „Die Bündner Alpenstraßen“, St. Gallen 1866; S. Bavier: „Die Straßen der Schweiz“, Zürich 1878; Reinhard: „Pässe und Straßen in den Schweizer Alpen“, Luzern 1903; Festschrift des Bündner Ingenieur- und Architektenvereins, Chur 1903; Gilli: „Das Straßennetz des Kantons Graubünden“, Chur 1898, und die Biographie „Richard La Nicca“, Davos 1896. In seinem Verzeichnis der wichtigern Brücken des Kantons (Röder und Tschärner, Seiten 226–229) hebt der damalige Kantonsoberingenieur La Nicca besonders hervor: seine Viktor-Emanuel-Brücke am Bernhardin, die Landbrücke Surs bei Hinterrhein, die drei Viamalabrücken, die Reichenauer von Stiefenhofer 1819, La Niccas Holzbrücken bei Versam (Ilanz baute er erst 1850), die viel ältern hölzernen aus dem 18. Jahrhundert bei Solis und Jennisberg und die älteste Tardisbrücke 1529.

---