

Zeitschrift: Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur
Herausgeber: Verein für Bündner Kulturforschung
Band: - (1979)
Heft: 7-8

Artikel: Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer
Autor: Planta, Armon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-398259>

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: 14.01.2026

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

Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer

Von Armon Planta

(Die kleinen «Hochzahlen» verweisen auf die Literaturangabe am Schluss, die Zahlen in Klammern auf die Illustrationen und auf die beiliegende Karte)

Dem aufmerksamen Wanderer über den Septimer entgeht nicht, dass auf der Septimersüdseite der Wanderweg teilweise über eine alte, gepflästerte Kunststrasse führt. Er kann Teile davon auch noch im Wald am Steilaufstieg ins Val Maroz benutzen. Er wird sich fragen, ob er hier einen Römerweg begeht, das umsomehr, als sogar noch heute bei gewissen Forschern gepflästerte Alpenübergänge als Römerwege gelten.⁴⁻⁶

Zwar hatte schon 1899 F. Berger aus Berlin in einer ausführlichen Beschreibung der Septimerstrasse einwandfrei bewiesen, dass es sich bei diesem gepflästerten Strässchen nicht um einen römischen Fahrweg handelt. Da diese Arbeit wenig bekannt war, und wir Bündner nicht auf «unseren» Römerweg über den Septimer verzichten wollten, gilt das gepflästerte Strässchen im Volk weiterhin als Römerweg.¹

Für Berger galt es nun, diesen Weg jemandem zuzuschreiben. Da aus geschichtlichen Dokumenten einwandfrei bewiesen ist, dass ein Jacobus de Castelmur 1387 vom Bischof von Chur beauftragt wurde, einen fahrbaren Weg über den Septimer zu bauen, war es für Berger einleuchtend, den gepflästerten Septimerweg Jacobus de Castelmur zuzuschreiben. Gegen diese einleuchtende Behauptung erhob bis heute niemand Einspruch. Zwar entdeckte schon Berger einen Schönheitsfehler an seiner Interpretation: In der geographischen Beschreibung Rätians von Ulricus Campell aus dem Jahre 1572 wird dieses gut ausgebaute Strässchen nicht erwähnt. Dagegen beschreibt Campell ausführlich einen römischen Fahrweg über den Julier.² Da weder Berger noch andere Forscher auf dem Julier die von Campell ausführlich beschriebenen Radrinnen im Fels fanden, nimmt Berger an, dass Campell in seinen Beschreibungen eher übertrieb und den Septimer nur vom Hörensagen kannte. Wie hätte Campell es sonst unterlassen, die gepflästerte Strasse von Jacobus de Castelmur mit keinem Wort zu erwähnen? Da man aber heute dank der Entdeckung des römischen Julierweges⁷ weiss, dass Campell in dessen Beschreibung keinesfalls übertrieb, sondern alles auf's Wort genau stimmt, darf man annehmen, dass

die gepflästerte Strasse am Septimer zur Zeit Campells noch gar nicht bestand, und dass er sie deshalb gar nicht beschreiben konnte.

Ich werde nun anhand meiner Forschungen am Septimer beweisen, dass es sich bei diesem gepflästerten Strässchen um ein vorzeitig unterbrochenes Bauwerk aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts handelt. Leider sind darüber im Kantonsarchiv keine Angaben zu finden. Wie kann man sich das erklären?

Podestà Salis von Marschlins schreibt 1759 in einem Inspektionsbericht über den Zustand der wichtigsten Pass- und Kommerzialstrassen u.a., der Septimerweg sei nicht nur schlecht, sondern halsbrecherisch. Er rät dringend, diese Strasse eingehen zu lassen und dafür einen guten Fahrweg über den Julier zu bauen. Dieses Projekt wurde aber einzig von den Gemeinden des Oberengadins begrüsst, denn der Umweg über den Julier nach Casaccia betrug nach Sprecher mindestens drei Stunden, da der Julierweg ab Bivio bis Casaccia mehr als doppelt so lang ist wie derjenige über den Septimer.⁹ Trotz des Widerstandes des Bergells wurde in den Jahren 1820–1828 die Julier- und Malojastrasse bis an die Landesgrenze gebaut. Wäre es nun nicht möglich, dass die Bergeller und ein Teil der Leute von Bivio diesem kantonalen Strassenprojekt über den Julier ein Projekt Septimer entgegenstellten und vor dem Bau der Julier- und Malojastrasse auch versuchten, es zu verwirklichen? Da aber ihr neues Strässchen über den Septimer nicht den Anforderungen an eine damalige moderne Strasse entsprach (geringe Steigung, keine Pflasterung), erkannten sie auch darum die Nutzlosigkeit ihres Unternehmens und stellten den Strassenbau vor seiner Vollendung ein. Wäre es nicht verständlich, wenn die Bergeller Archive über dieses blamable Unternehmen nichts enthalten? Wie froh wird man dort über die Behauptung Bergers gewesen sein, der die Teilstücke dieses neuen Strässchens Jacobus de Castelmur zuschrieb!

Nun wird der mehr oder weniger wohlwollende Leser sich fragen, wie ich die obigen Behauptungen beweisen könne. Sie sind – obschon nicht urkundlich belegbar – das Resultat genauer Beobachtungen im Gelände. Wir wollen darum den Septimer von Casaccia bis nach Bivio begehen. Schon von der Turmruine Torr führt ein breiter Hohlweg durch die Wiesen hangaufwärts. Er wird plötzlich durch einen Seitenausläufer einer grossen Rufe unterbrochen, auf dem nun die Trennungsmauer zwischen Wiese und Allmend verläuft. Ein Stück weiter oben ist noch westlich der Wiese, zwischen einer grossen Wegschlaufe des heutigen Fahrsträsschens ins Val Maroz auf 1550 m. ü. M. der Rest einer gepflästerten Wegkehre erhalten. Alles übrige wurde hier durch eine grosse Rufe zerstört, vielleicht bei der grossen Unwetterkatastrophe vom Jahre 1834? Das gepflästerte Strässchen beginnt erst jenseits des Schuttkegels

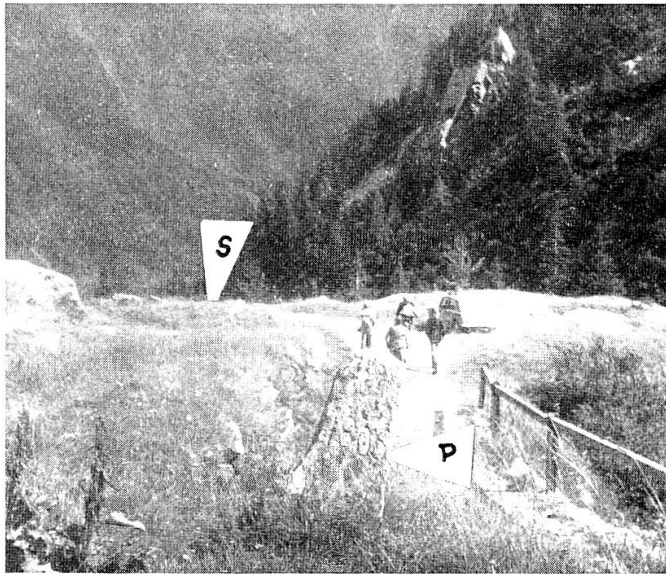
Text zum Kartenausschnitt (Landeskarte 1:2 500, Blätter 1256/1276)

Die Nummern 1–14 stimmen mit den im Text in Klammern angegebenen Nummern der Bilder überein.

- 1 Prellstein mit der Jahreszahl 1803
- 2 römische Radrinnen mit 107 cm mittlerem Radabstand
- 3 Abschnitt des unvollendeten Strässchens in den Cranch
- 4 senkrechtes Sprengloch in einer grossen 2 m in das Strässchen hereinragenden Bodenplatte
- 5 halbes Sprengloch in einem Felsblock links des unvollendeten Strässchens
- 6 Blick gegen Säscell (battü = gehauener Stein) Dieser Name ist mit 125 m zu weit südlich in der Karte eingetragen. Hier sehen wir die verschiedenen zu ihm hinführenden Wege (siehe auch Spezialskizze Seite 222)
- 7 römische Radrinne
- 8 Blick gegen den Säscell
- 9 Säscell mit dem römischen und mittelalterlichen Einschnitt (siehe auch Spezialskizze Seite 222)
- 10 Durch den Wegbau von 1387 (Castelmur) geschnittene Felsbarriere. Dadurch war es möglich, den mittelalterlichen Weg und das neuzeitliche Strässchen entlang des Baches zu führen
- 11 Blick gegen das Ende des unvollendeten Strässchens
- 12 mittelalterlicher Fahrweg von Castelmur (1387)
- 13 mittelalterlicher Fahrweg unterhalb des Hospizes
- 14 unvollendetes Strässchen auf der Nordseite der Passhöhe
- 15 unvollendetes Strässchen (ohne Bild).

der Andadüra am geschützten Hang auf etwa 1580 m.ü.M. und führt bis kurz vor den Alpascelabach. Den Bach querte es an der gleichen Stelle wie der heutige Fahrweg. Der Felsbuckel östlich des Baches hatte schon vor dem Bau des heutigen Weges einen künstlichen Einschnitt. Das beweisen zwei 4,2 cm breite Sprenglöcher und die Flechten auf der Südseite des Einschnittes. Der Durchmesser der frischen Sprenglöcher auf der Nordseite ist um mehr als 1 cm kleiner. Ob der Fels schon für den römischen und mittelalterlichen Weg einen Einschnitt besass, ist nicht mehr ersichtlich, aber anzunehmen. Von hier bis zum Felseinschnitt vor dem flachen Talstück der Val Maroz ist nur die Stelle 1 auf dem Kartenausschnitt sehr aufschlussreich. Dort sind oberhalb des heutigen Fahrweges noch zwei ältere Wege sichtbar. Oben, auf etwa 10 m Länge (aus dem gegen das Tobel geneigten Fels gehauen?) führt der römischmittelalterliche Weg. Leider sieht man dort keine Radspuren, da der Weg horizontal verläuft und nicht mit blockierten Rädern befahren werden musste.

Etwas tiefer, östlich neben dem heutigen Fahrweg, befindet sich ein sehr gut erhaltener Abschnitt des gepflästerten Strässchens. Ein Prellstein trägt die



- 1 P = Prellstein am talseitigen Strassenrand mit der Jahreszahl 1803 als Zeuge des unvollendeten Strässchens
S = Strässchen, dessen Pflästerung mit Wasen überwachsen ist

Jahreszahl 1803 (1). Selbstverständlich bin ich mir bewusst, dass dieser Prellstein allein noch kein Beweis für das Alter der Strasse ist, könnte er doch nachträglich in einen mittelalterlichen Strassenrand eingebaut worden sein. Diese Annahme ist aber höchst unwahrscheinlich. Wahrscheinlicher ist, dass die Erbauer der Strasse auf diesem Prellstein den Reisenden das Baujahr ihres Werkes bekannt geben wollten. Merkwürdig ist, dass die gut sichtbare Jahreszahl auf dem Prellstein dem kritischen Auge Bergers bei seiner Untersuchung des Septimerweges entging. Es ist ihm aber noch anderes entgangen!

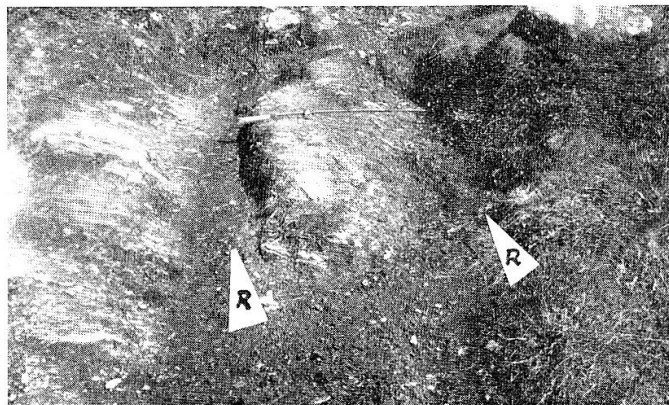
Nach dem markanten Wegeinschnitt bei Stelle 1 gelangen wir in ein flaches Teilstück der Val Maroz. Nach diesem Einschnitt verlässt bergwärts ein etwa 60 m langer, flacher Wegabschnitt den heutigen Weg zur Alp Maroz. Er ist mit kompaktem Rasen überwachsen, viel besser als die danebenliegende Materialdeponie der Bergeller Kraftwerke zwischen dem heutigen Fahrweg und Bach. Wie kann man sich diesen Wegabschnitt erklären? Könnte er nicht zu einem Teilstück der unvollendeten Septimerstrasse gehören?

Tiefer unten bemerken wir am Hang sehr gut den Beginn des älteren Septimerweges, der von der Römerzeit bis auf den heutigen Tag das gleiche Trassé benutzt. Dieser Weg steigt gegen den Beginn der Cranch (Kehren) dal Sett. In seinem oberen Teil ist er vollständig mit Geröll zugedeckt, dagegen im unteren Teil gut zu verfolgen. Trotzdem er stellenweise Pflästerung aufweist, lässt er sich auf keinen Fall weder mit der grosszügigeren Strassenanlage im schon bekannten Aufstieg gegen die Alp Maroz, noch mit den nun folgenden Cranch vergleichen. Stellenweise Hohlwege (mit Pflästerung) sind kaum mehr als einen Meter breit, also ganz verschieden von der 3 bis 4 m breiten Strassenan-

lage in den Cranch mit ihren Böschungs- und Hangmauern, Prellsteinen und sogar «Leitplanken» aus senkrecht gestellten Randsteinen gegen das Tobel.

Wahrscheinlich wollten sich die Erbauer des neuzeitlichen Strässchens die lange Hangtraversierung am Fusse des Piz Blanch bis zuletzt aufsparen, da ja diese Wegstrecke am meisten durch Steinschlag und Rufen gefährdet war und ihr zeitraubender und kostspieliger Unterhalt erst dann einen Sinn hatte, wenn die ganze Pass-Strasse fertig erstellt war. Dagegen wurde auf einem geschützten, parallel zum Tobel aufsteigenden Hangrücken die Cranch gebaut. Die vielen Kehren mit ihren steilen Zwischenabschnitten – man wollte lawinensicher bauen! – sind heute zum grössten Teil noch sehr gut erhalten. Da es beim Bau dieses Strässchens noch keine Transportprobleme mit Baumaterialien gab, war es durchaus vernünftig, seinen Bau zu gleicher Zeit an verschiedenen Stellen zu beginnen. Die Anlage der Cranch ist meiner Ansicht nach als mittelalterlich zu grosszügig und auch zu gut erhalten. Ich bin mir aber bewusst, dass diese persönliche Annahme als Beweis gegen einen Fahrweg aus dem Ende des 14. Jahrhunderts noch keineswegs genügt (3). Zu erwähnen wäre noch, dass

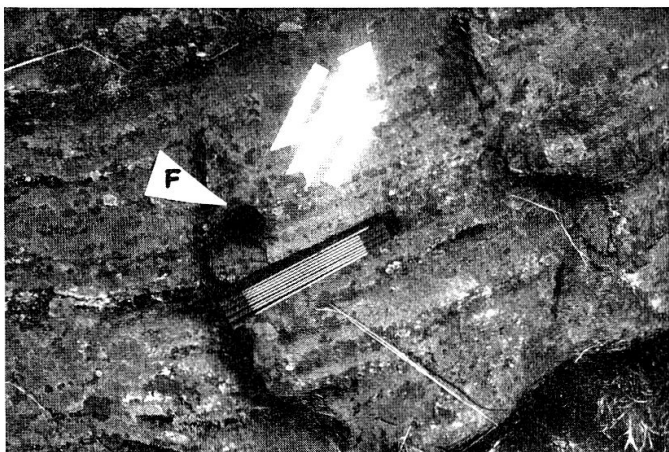
- 2 Römische Radrinnen mit
107 cm mittlerem Radab-
stand



- 3 Abschnitt des unvollendeten,
3,5 m breiten, gepflästerten
Strässchens in den Cranch
(Kehren)
M = Böschungsmauer / U =
Stützmauer



bei der dritten Wegkehre die Pflasterung zum Teil verschwunden ist. An einer Stelle im Schiefer ist hier der römische Fahrweg mit zwei Radrinnen (mittlerer Radabstand: 107 cm) noch gut zu erkennen (2). Am Rand dieser Kehre liegt ein Stein mit einem 4,2 cm breiten Sprengloch. Begehen wir nun das letzte gerade Strassenstück vom Ende der Cranch bis zu seiner Querung der Eva dal Sett (Bach). Es teilt sich bei einem grossen Felsblock, östlich an der Strasse in einen unteren steilen und oberen flachen Teil. Der Block wurde beim Bau der Strasse gesprengt. Die Hälfte eines oben 4,2 cm und an der Explosionsstelle mehr als 5 cm breiten Sprenglochs ist im Fels sehr gut sichtbar (5). Bevor wir aber zu diesem Sprengloch gelangen, finden wir bei unserem Aufstieg nach dem ersten Sprengloch noch zwei weitere! Das untere in einem Randstein der Böschungsmauer (69 m unterhalb des Felsblocks), das obere in einem weit über die Strassenmitte hereinreichenden grossen Randstein (50 m unterhalb des Felsblocks). Dieses Sprengloch ist senkrecht und 10 cm tief (4). Alle Sprenglöcher haben – wie schon erwähnt – den gleichen Durchmesser von 4,2 cm. Sind nicht diese sechs Sprenglöcher der beste Beweis, dass dieses Strässchen nicht im Mittelalter (1387) gebaut worden sein kann? Schon damals kannte man zwar das Schwarzpulver, verwendete es aber bloss zu Feuerwerk. Nun mag der kritische Leser einwenden, es könnte sich hier um nachträgliche Verbesserungen handeln. Diesen Einwand könnte man gelten lassen, wenn nicht parallel zu dieser Anlage zwischen den Trümmern eines Felssturzes der viel schmalere mittelalterliche Weg sichtbar wäre, wie übrigens von hier weg an vielen Stellen bis zur Passhöhe. Dass Berger die Sprenglöcher nicht bemerkte, ist unbegreiflich, hat er doch die Septimerstrasse fast von Meter zu Meter in allen Details beschrieben. Zu erwähnen wäre noch eine Inschrift in einem Randstein oberhalb des senkrechten Sprengloches, die auch Berger feststellte: ACA 1830 A D †. Wahrscheinlich soll sie an einen tödlichen Unfall erinnern. Vom gesprengten Fels-

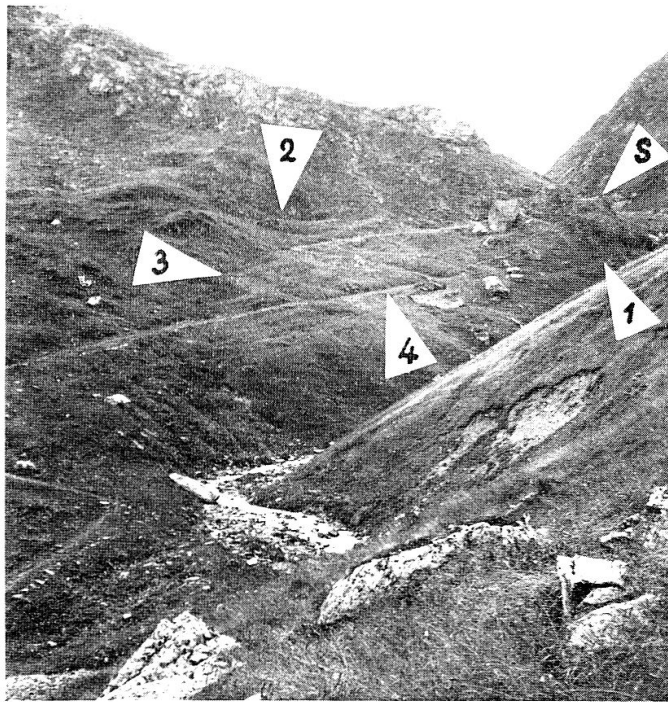


- 4 F = 4,2 cm breites Sprengloch 50 m talwärts des grossen (auch gesprengten) Felsblocks. Es ist 10 cm tief und befindet sich in einer grossen, gelegten Steinplatte, die vom Rand der Stützmauer mehr als 2 m in das Strässchen hereinragt. Diese Platte kann unmöglich etwa nachträglich bei einer Reparatur in den Weg eingesetzt worden sein.

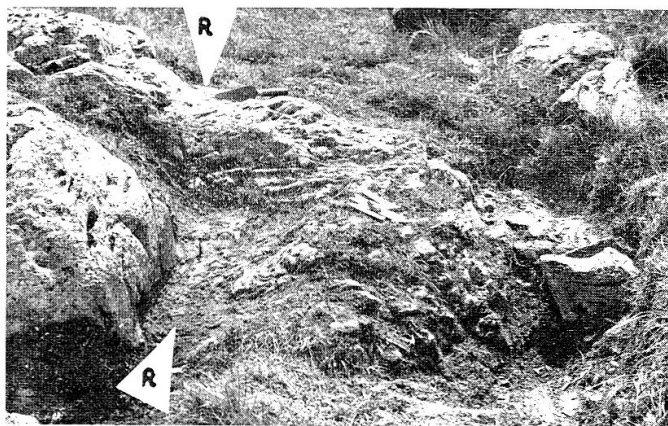
- 5 F = 4,2 cm breites Sprengloch im grossen Felsblock
E = Explosionsstelle. Diese ist nur deswegen erhalten, weil mit Schwarzpulver anstatt mit Dynamit gesprengt wurde.



block weg führt das Strässchen flach – und darum ungepflästert – dem Bach zu. Diesen querte es über eine wahrscheinlich in der Mitte eingetiefte Sperre, deren Rest nur noch am östlichen Bachufer erhalten ist. Darauf führt es in einigen Kehren – wieder gepflästert – auf der Westseite des Tälchens dem Säscell (battü = gehauener Stein) zu (6). Dieser befindet sich genau auf der Bezirksgrenze und nicht wie auf der Landkarte angegeben, bei der Bachquerung. Neben diesem Strässchen sind noch Überreste des Fahrweges von Jacobus de Castelmur sichtbar. Beide Wege führen nach einem künstlichen Einschnitt im Säscell (battü) (8/9). Der holprige Einschnitt gehört ganz sicher zum Castelmurschen Weg, weist er doch nirgends Sprengspuren auf. Hätte man ihn erst bei der jüngsten Strassenanlage erstellt, wäre er breiter und aus dem Fels gesprengt. Auch schliesst unten am Einschnitt die Pflasterung der unvollendeten Strasse etwa 20 cm tiefer an den Fels und bildet darum zu diesem keinen technisch einwandfreien Übergang. Ich gab mir grosse Mühe, im Fels des Einschnitts Radspuren zu finden. Vielleicht gibt es Anzeichen dafür. Das ist aber kein Grund, den Einschnitt nicht Castelmur zuzuschreiben, weiss man



- 6 Blick gegen den Säscell (battü) (S)
- 1 = urgeschichtlicher Saumpfad, der nach der Zerstörung des römischen Fahrweges (2) durch Felssturz wieder bis 1387 benutzt wurde
 - 2 = römischer Fahrweg von der Stelle S unter 2 hindurch gegen links
 - 3 = Fahrweg von Jacobus de Castelmur (1387)
 - 4 = unvollendetes Strässchen (ca. 1803)

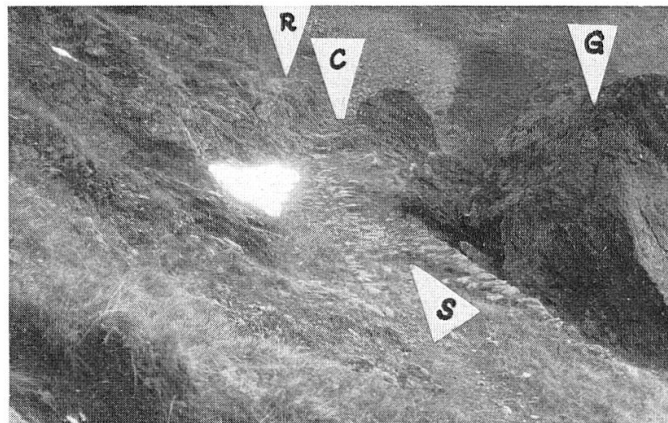


- 7 Römerweg mit eindeutiger Radspur

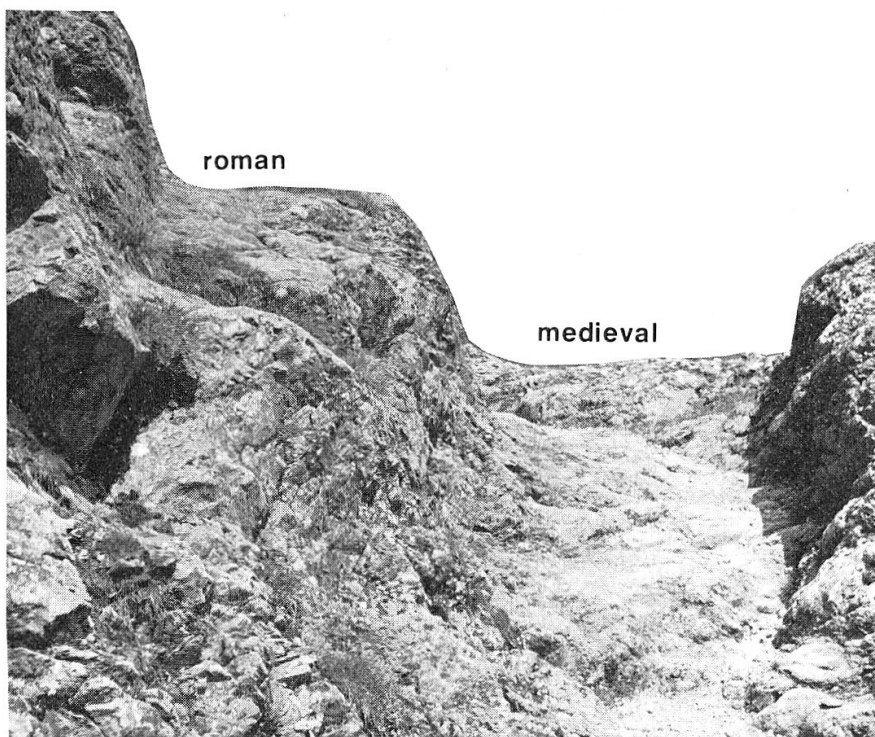
doch, dass sein fahrbarer Weg nur während weniger Jahre mit Wagen befahren werden konnte.

Zum grossen Glück sparten sich die Erbauer der neuzeitlichen Strasse die Erweiterung dieses Einschnitts bis zum Schluss auf, sonst wäre der 1,5 m höher liegende römische Wegeinschnitt auch bergseits zerstört worden. Dieser ist im Gegensatz zum mittelalterlichen Einschnitt sehr fein gehauen. Auch hier sind Radspuren kaum sichtbar, da der römische Einschnitt von hier talwärts horizontal gegen SSW führte (bis dorthin wo die Koordinate 769 die Höhenkurve 2120 schneidet) und die Römer deswegen nicht mit blockierten Rädern fahren mussten. Vom Säscell bis zu jener Stelle mussten einige Felsrippen ausgeschnit-

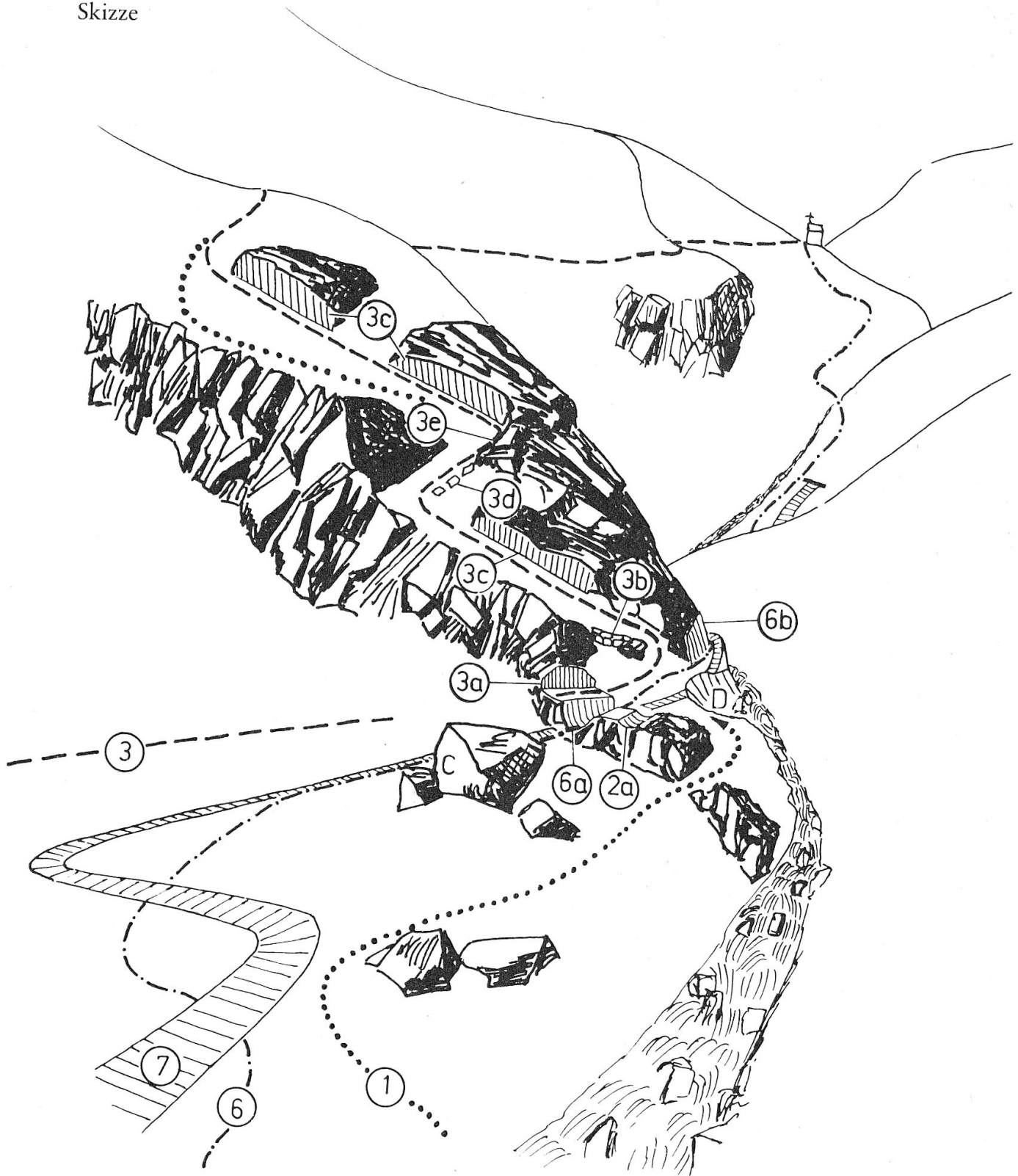
- 8 Blick von SSW gegen den Säscell (battü), d.h. gegen den gehauenen Stein
 R = römischer Wegeinschnitt (in der Bildmitte durch den Felsblock G zerstört), führt nach der unteren Bildecke links.
 C = Castelmur'scher Felseinschnitt (1387)
 S = unvollendetes Strässchen aus dem Beginn des 19. Jahrh. Seine Pflasterung schliesst sich direkt an den Fels an, aber 20 cm tiefer als der Felseinschnitt.



G = Felsblock, der wahrscheinlich den Römerweg zerstörte. Siehe Skizze!



- 9 Die Schlüsselstelle beim Säscell ohne den Hang auf der anderen Talseite: Der römische Felseinschnitt ist viel exakter gehauen als der medioevale von 1387. Der römische Einschnitt hat keine Radspuren, da der Weg hier horizontal verlief und darum nicht mit blockierten Rädern befahren werden musste. Auch der untere, mittelalterliche Einschnitt hat keine Radspuren. Das ist aber nicht verwunderlich. Weiss man doch, dass dieser Weg nur wenige Jahre befahren werden konnte.



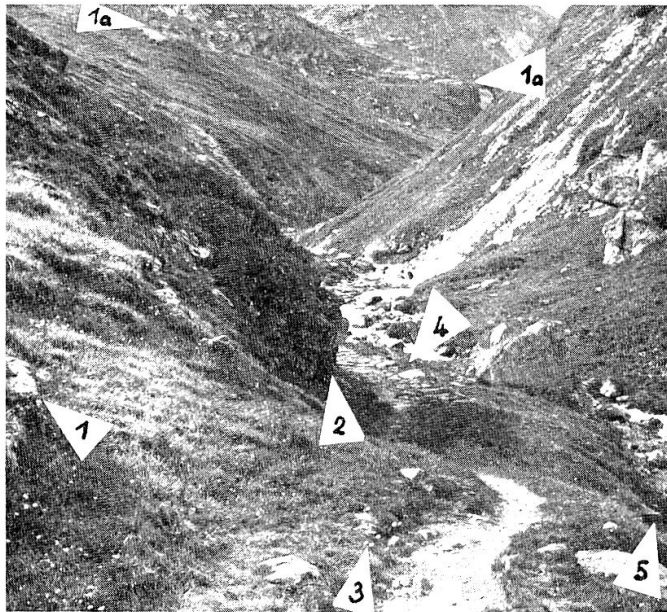
disegn: Tumasch Planta

Versuch einer Interpretation der verschiedenen Wege bei der Schlüsselstelle des Säscell (battü)

- 1 prähistorischer Saumpfad. Wieder benutzt bis 1387
 - 2a Einschnitt des römischen Saumweges
 - 3 römischer Fahrweg
 - 3a Einschnitt des römischen Fahrweges beim Säscell
 - 3b römische Stützmauer zwischen 2 Felsen
 - 3c römische Felsbearbeitungen zur Wegbegradigung
 - 3d Reste einer römischen Stützmauer
 - 3e für den Römerweg eingefülltes und wahrscheinlich auch gepflästertes Couloir
 - 6 mittelalterlicher Fahrweg ab 1387
 - 6a mittelalterlicher Wegeinschnitt beim Säscell
 - 7 unvollendetes Strässchen (ca. 1803)
 - B Bach, Eva dal Sett
 - C abgerutschte Felsblöcke, die wahrscheinlich den Römerweg zerstörten
 - D vom Bach (1834?) wegerodiertes Strassenstück
-

ten werden. Ungefähr auf der Höhenkurve 2100 unter der Hochspannungsleitung ist auf der Talseite eine Radspur des römischen Weges im Fels sichtbar (7). Den Wegwirrwarr um den Säscell (battü) versuche ich auf der beiliegenden Skizze zu entwirren: (siehe Skizze und deren Erläuterungen). Nach dem Säscell folgten der Weg von Castelmur (1387) und das neuzeitliche Strässchen dem Bach, während der römische Fahr- sowie der mittelalterliche Saumweg die Felsköpfe nordwestlich des Säscell überwand, um dann am westlichen Talhang bis nördlich der Val Turba etwa so zu verlaufen wie die auf der Karte eingezeichnete Hochspannungsleitung. Von dort führten sie ungefähr so zur Tgesa dal Sett wie der auf der Karte eingezeichnete Weg.

Erst Castelmur überwand die bis zum Bach herunter reichende Felsbarriere nördlich des Säscell. Dass das durch ihn geschah und nicht beim Bau des neuzeitlichen Strässchens, beweist dieser ohne Sprengmittel ausgebrochene Felsausschnitt. Vor dieser Stelle benutzt der heutige Wanderweg den Fahrweg von Castelmur, da die neuzeitliche gepflästerte Weganlage durch Hochwasser (1834?) zum Teil weggeschwemmt wurde (10). Im engen Talschlauch machen sich Strässchen und Bach den Platz streitig. Sieger ist der Bach. Etwas unterhalb des Punktes 2189 weitet sich der enge Schlauch zu einem Kessel. In der Talmitte erhebt sich ein Felskopf. Wir verfolgen das Strässchen bis zu Punkt 2189 (11). Bis dort ist es mit dem heutigen Wanderweg identisch. Letzterer aber quert hier den Bach, führt unterhalb des erwähnten Felskopfes gegen NW und steigt westlich von diesem steil durch ein Tälchen, um dann in die älteren Wege nach der Tgesa dal Sett einzumünden.



- 10 Oberhalb des Säscell
- 1 = Der urgeschichtliche Saumpfad und der römisch-mittelalterliche Weg führten nach links hinauf und dann durch den westlichen Talhang (1a) gegen das Hospiz
 - 2 = Durch Castelmur 1387 geschnittene Felsbarriere. Sein Weg führte durch die Talenge neben dem Bach
 - 3 = Der Fahrweg von Castelmur
 - 4 = das unvollendete Strässchen aus dem 19. Jahrhundert
 - 5 = Von hier bis 4 wurde das Strässchen durch den Bach zerstört (1834?).

Was geschieht bei Punkt 2189 mit dem neuzeitlichen, gepflästerten Strässchen? Dessen Pflasterung ist hier zu Ende, aber das zu ihrer Aufnahme vorbereitete Strassenbett setzt sich noch 80 m genau gegen Norden fort, um dann mitten im Gelände aufzuhören, genau wie das Strassenstück unten im Val Maroz (11)!

Von hier nordwärts bis fast zur Tgesa dal Sett lässt sich der Weg von Castelmur genau verfolgen, da er nirgends durch den neuzeitlichen Strassenbau zerstört wurde. Zuerst führt er östlich des Baches über einen lawinensicheren

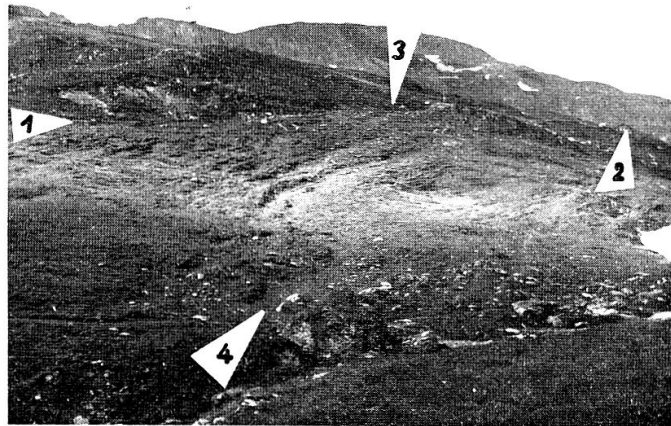


- 11 Blick vom Felskopf in der oberen Talmitte gegen Osten
- 1 = Fahrweg von Castelmur (1387)
 - 2 = Ende eines Teilstücks des unvollendeten Strässchens, aber von 3 weg fehlt noch die Pflasterung.
 - 3 = Punkt 2189 auf der Landeskarte 1:25 000. Bis hierher reicht die Pflasterung.
 - 4 = Brücklein des heutigen Wanderweges, welcher hier das Strässchen verlässt, um westlich des Felskopfes in den Römerweg hinauf zu führen

- 12 Der kaum mehr als 1 m breite mittelalterliche Fahrweg (1387)

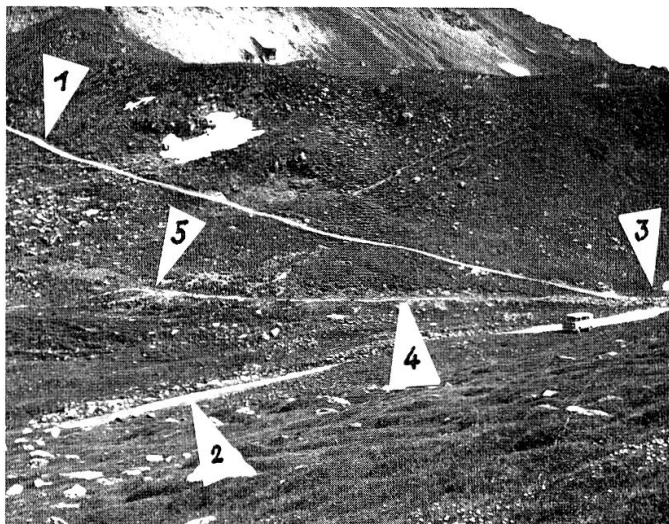


- 13 Wenig unterhalb des Hospizes Tgesa dal Sett:
 1 – 2 = Verlauf des Römerweges (heute Militärweg)
 2 = Tgesa dal Sett
 3 – 4 = letztes Doppel-S des mittelalterlichen Weges



Geländerücken hinauf, dann in zwei künstlichen Felseinschnitten in sehr brüchigem Gestein um zwei ganz kleine Felsköpfe herum (12), um dann den steilen Hang zum Bach hinüber zu queren. Diesen überwand der Weg beim heutigen Brücklein auf der Höhenkurve 2240, um dann gegen Nordwesten in einem Doppel-S den jetzigen Fahrweg südlich der Tgesa dal Sett (Höhenkurve 2280) zu erreichen (13).

Bei der Tgesa dal Sett stand schon im Mittelalter ein Hospiz. Ausgrabungen unter der Leitung von Hans Conrad haben Mitte der Dreissigerjahre eindeutig bewiesen, dass der Septimer schon zur Römerzeit benutzt wurde.³ Bis nördlich des winzigen Pass-Seeleins werden die Wege zu verschiedenen Zeiten so geführt haben wie der heutige Fahrweg. Nördlich des Seeleins zweigen vom heutigen Fahrweg zwei Fusswege ab, einer nach dem Longhin, der andere über den östlichen Talhang nach dem Plang Camfer. Zwischen diesen Fusswegen befindet sich wieder ein kurzes Teilstück des neuzeitlichen Strässchens. Während der tiefer liegende Fussweg (eine der vielen sich hier verzweigenden Varianten des einstigen Passweges!), um steinigem Gelände auszuweichen, einen Sumpf durchquert, führt dieser Wegabschnitt oberhalb des Sumpfes



- 14 Auf der Nordseite der Passhöhe:
- 1 = Wanderweg nach dem Longhinsee
 - 2 = heutiger Fahrweg nach dem Hospiz
 - 3 = kleiner Pass-See
 - 4 = unvollendetes Strässchen bis zu 5
 - 5 = Beim abrupten Ende des Strässchens beginnt der Fussweg durch den östlichen Talhang nach Plang Camfer.

direkt in die Geröllhalde (14). Er hätte durch diese, dann dem heutigen Fussweg entlang über die Eva dal Lunghin nach dem Plang Camfer geführt! Hier auf der Alp da Sett ist das Gelände so weit, dass es unzählige Wegvarianten ermöglicht. Ich habe deren mindestens neun festgestellt. Es wäre vermessen, diese irgendwelchen Zeitabschnitten zuzuteilen.

Verfolgen wir aber den Fusspfad auf der rechten, östlichen Talseite, dort wo die neue Strasse des frühen 19. Jahrhunderts hätte durchführen sollen. Nördlich der Eva dal Lunghin zeigt das Gelände einen grossen Wegeinschnitt, der ahnen lässt, wie wichtig auch diese Wegvariante einst war. Wir folgen dem Pfad nordwärts. Plötzlich liegt unterhalb des Fussweges wieder das gesuchte Strässchen. Es endet hier abrupt im Gelände (15). Es wurde unabhängig vom jetzigen Fahrweg nördlich von Punkt 2136 begonnen und führt bis zu Koord. 769.750/144.170 und ist hier wie überall mindestens 3 m breit. Der Archäologe René Wiss publizierte diesen Wegabschnitt (mit Bild) und interpretierte ihn noch 1977 als «vermutlich römisch»!¹⁰ Ich hoffte noch am Nord- und Westhang von La Motta den römischen Fahrweg und die neue Strasse zu identifizieren. Trotz des Gefälles gelang es mir aber nicht, im Fels römische Radspuren zu finden. Das brüchige Gestein muss fortwährend abgesplittert sein und liess wahrscheinlich keine Radgeleise entstehen. Ein breiter künstlicher Felseinschnitt gegen das Tobel gehört wahrscheinlich zur nicht vollendeten Strasse. Talauswärts ist das Gelände für die Wegforschung ungünstig, der jetzige Fahrweg könnte ohne weiteres ein Abschnitt des unvollendeten Strässchens sein.

Zusammenfassend lässt sich vom Septimer bezüglich seiner Wege vorderhand folgendes sagen:

1. Er diente ziemlich sicher schon in urgeschichtlicher Zeit als wichtiger Alpenübergang.
2. In römischer Zeit bildete er zusammen mit dem sicheren, aber mehr als doppelt so langen Julierweg eine Einheit. Der Fuss- und Schnellverkehr erfolgte wenigstens in den schneefreien Monaten über den Septimer, vielleicht auch die Rückkehr der weniger beladenen Ochsenkarren aus dem Norden.⁷
3. Im Mittelalter gab es – abgesehen von den wenigen Jahren Fahrverkehr nach dem Castelmur'schen Bau – nur Saumverkehr. Es ist anzunehmen, dass der römische Weg bei Säscell (battü) durch Felssturz zerstört wurde. Diese schwierige Schlüssel-Stelle wurde darum zum zweiten Mal erst wieder von Jacobus de Castelmur überwunden. Vom Säscell zur Passhöhe verläuft der Saumweg ungefähr gleich wie der römische Fahrweg, nämlich am westlichen Talhang.
4. Jacobus de Castelmur baute einen schmalen Fahrweg über den Septimer. Er ist vom oberen Ende der Cranch dal Sett bis zur Tgesa dal Sett gut zu verfolgen. Vom Säscell weg folgt er dem Wasserlauf.
5. Keiner dieser genannten Wege ist auf der Nordseite des Passes eindeutig zu identifizieren.
6. Zuletzt entstand das teilweise gebaute Strässchen zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Weil dieses den neuzeitlichen Anforderungen nicht entsprach, und es weder mit der neuen Julier- noch der San Bernardinostrasse vergleichbar war (diese hatten eine geringere Steigung und waren «nur» beschottert), wurde der Bau vor seiner Vollendung aufgegeben.
7. Ich fand im Kantonsarchiv keine Angaben über den Bau dieser Strasse und auch keine Hinweise dafür, dass in den Gemeindearchiven des Bergells entsprechende Urkunden vorhanden wären.
8. Dass dieses Strässchen nicht durch Castelmur gebaut worden sein kann, beweisen folgende Tatsachen:
 - 8.1. Es wird von Campell in seiner geographischen Beschreibung Rätians (1572) nicht beschrieben, trotzdem er als guter Beobachter galt, was u.a. seine Feststellungen über die römische Julierroute beweisen.² Campell konnte aber nicht etwas beschreiben, das noch nicht vorhanden war.
 - 8.2. Der Prellstein mit der Jahreszahl 1803 und die sechs Sprenglöcher beweisen, dass die Strasse neueren Datums sein muss.
 - 8.3. Die Konstruktion der Weganlage ist, trotzdem sie nicht den Anforderungen des 19. Jahrhunderts entspricht, neuzeitlich. Das beweisen gutgebaute Böschungs- und Hangmauern, die Prellsteine und Drainagen.

8.4. Dieses Strässchen besteht nicht durchgehend, sondern nur in verschiedenen Teilabschnitten. Diese beginnen oder enden irgendwo im Gelände, ohne Anschluss an ältere Wege. Es wurde nicht fertig gebaut, weil deren Erbauer schliesslich die Nutzlosigkeit ihres Unternehmens einsehen.

Literatur

- ¹ F. Berger, Berlin: *Die Septimerstrasse* (1899)
- ² Ulrici Campelli: *Raetia Alpestris Topographica Descriptio* (ladinische Übersetzung von Men Bazell/Men Gaudenz, Sent/Scuol)
- ³ Hans Conrad: *Neue Feststellungen auf dem Septimer* (Bündner Monatsblatt 7/1934, 12/1935)
- ⁴ Hanno Helbling/Bernhard Moosbrugger: *Roemerwege durch Helvetien* (Pendoverlag Zürich) / *Die Römerstrasse im Oberengadin* (Helvetia Archaeologica 27/28)
- ⁵⁻⁷ Armon Planta: *Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils* (Helvetia Archaeologica 10/1979–37, S.42 ff) / *Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardinroute* (Bündner Monatsblatt 1/2 1975) / *Die römische Julierroute* (Helvetia Archaeologica 7/1976–25)
- ⁸ G. Theodor Schwarz: *Die San Bernardinroute* (Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5 1969 / Helvetia Archaeologica 6/1971)
- ⁹ Sprecher/Jenny: *Kulturgeschichte der Drei Bünde* (Bischofberger AG, Chur), S.169, 170
- ¹⁰ René Wiss: *Die Archäologische Erforschung des Oberhalbsteins* (Helvetia Archaeologica 29/30 1977)