

Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardinroute

Autor(en): **Planta, Armon**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): **- (1975)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398165>

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.

Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardinroute

Von Armon Planta, Sent

Den Anstoss zum folgenden Aufsatz gab mir die Eintragung «Strada Romana» in der Landeskarte (Hinterrhein 1:25 000, Blatt 1254, Koord. 733,300/149,000) und das besonders, als ich zu deren Beweis in der Presse ein Bild des Viaduktes bei Ca de Mucia sah, von dem ich wusste, dass es sich um ein Teilstück des im letzten Jahrhundert gebauten Winterwegs handelte.

Von 1970 bis 1974 gelang es mir, grosse Teilstrecken des römischen Fahrweges der Julieroute zwischen Casaccia und Bivio zu finden und zu erfassen. Die dortigen eindeutigen Forschungsergebnisse¹ legitimieren mich zur kritischen Überprüfung der in der Schriftenreihe des Rätischen Museums (Heft 5) und in der *Helvetia Archaeologica* (6/1971) publizierte Arbeit von G. Theodor Schwarz über die San Bernardinroute.

Ich werde nun anhand der Routenbeschreibungen von G. Schwarz in den zitierten Veröffentlichungen und seiner, dem Heft 5 beigelegten Karte – die Landeskarte 1:25 000 genügt auch – die Forschungen von Schwarz z. T. bestätigen, in ihren wichtigsten Teilen aber widerlegen.

¹ Der römische Fahrweg führte von Cavigli oberhalb Casaccia durch die Runse des Malögin (z. T. heutiger Wanderweg) nach Maloja. Ungefähr auf halber Strecke, etwas abseits des Wanderweges, befindet sich eine Wagenrampe, die über eine steile Felsplatte hinaufführt. Sie besitzt Radrinnen, dazwischen ausgehauene Tritte und in der Seitenwand Löcher zum Hebelansatz. Auch der römische Fahrweg von Segl-Baselgia ins Juliertal weist an mehreren Stellen gut erhaltene Radrinnen auf. Am eindrucklichsten sind diese wohl auf der Westseite des Juliers nördlich des Hospizes. Dort sind die Radrinnen einer Wegvariante mehr als 40 cm tief! Der ganze Fahrweg war aber nirgends gepflastert und sehr einfach gebaut.

Ein Aufsatz über die römische Julieroute wird gegen Ende 1975 in der «*Helvetia Archaeologica*» erscheinen.

1. Zum «prähistorischen» Weg

Nach Schwarz: Portela (SW Koordinatenecke 735/146) – Aquabona – Pian Lumbrif – Sassel batù – Westhänge des Piz Ucello – Wälschberg – und dann wie weiter?

Nach mir: Lagh Doss – Alp de Pian Doss – Pian Cales – Pian Lumbrif – Sassel batù – Alp Montagna – Wälschberg – Tälliturra (Einsattelung zwischen den Höhenkurven 2060) – von hier in 2 Varianten bis zum 1 von Dürrabüel – Pt. 1826 an der Passstrasse – Dorfalp – Kapell – talauswärts.

Unabhängig von Schwarz kam ich auch zur Annahme, dass es sich beim teilweise auf der Landeskarte eingezeichneten Pfad über den Wälschberg um den ältesten Passweg handeln muss. Nur kann ich einwandfrei beweisen, dass dieser älteste Passübergang bis ins Mittelalter als Saumweg benutzt wurde. Das Gelände ist vom Lagh Doss bis südöstlich des Tälliturra (734,425/192,825) im Gegensatz zum westlicheren Teil des Passüberganges sehr wenig coupiert und ohne Schwierigkeiten sogar befahrbar. Der Abstieg östlich vom Tälliturra ist zwar im



Gepflästerte Wegkehre des mindestens bis zum Ende des 13. Jahrh. benutzten Saumwegs über den Mons Avium oder Wälschberg. Diese Wegkehre liegt nördlich des Tälliturra (Koord. 734,350/153,300).

oberen Stück steil, bietet aber keine Schwierigkeiten. Hier wurde der Weg seines Gefälles wegen zu tiefen Rinnen ausgefressen und darum oft verlegt. Auf einer topographischen Luftaufnahme ist dieses Wegstück in mehreren Varianten gut sichtbar. Es ist bis in die Alpenerlen hinunter unschwer zu verfolgen. Der letzte Saumweg war hier z. T. gepflästert.

Da zur Zeit, als dieser Saumweg benutzt wurde, das Dorf Hinterrhein noch nicht bestand und der wilde Rappierbach (rabies) ein Hindernis bildete, führte dieser Weg mit grösster Wahrscheinlichkeit über Kapell auf der rechten Talseite talauswärts. In Kapell (735,825/154,775) ist ein Rest dieses Weges noch sichtbar. Dass er noch in christlicher Zeit benutzt worden sein muss, beweist der Name Kapell. Wahrscheinlich stand dort am Beginn des einstigen Passweges die Kapelle «sancti Petri apud Renum», die in den Urkunden 36/37 aus den Jahren 1286/87 im Codex diplomaticus im Band II genannt ist.²

In der Gründungsurkunde des Kollegialstifts St. Johann und St. Viktor in San Vittore vom 28. April 1219 (Bündner Urkundenbuch II. Band, Urk. 602, Seite 93, Zeilen 6/7) erhält die Kirche St. Johann die «ecclesia sancti Petri de Reno», also die Kirche St. Peter am Rhein mit allen ihren Besitztümern d. h. Alpen und Bergen. Im Gegensatz dazu werden alle andern, im Gründungsvertrag genannten Kirchen im Misox mit einem Kirchenvolk (ecclesia et plebem) genannt.

Ausschlaggebend für meine Annahme, dass es sich bei der «ecclesia sancti Petri de Reno», resp. «capella sancti Petri apud Renum» nur um eine Kapelle im heutigen Sinne gehandelt haben muss, beweist im gleichen Vertrag die Bedingung, dass in der «ecclesia sancti Petri de Reno» im Gegensatz zu den andern im Vertrag genannten Kirchen nur dreimal im Jahre die Messe gelesen werden musste (Seite 93, Zeile 28). Das beweist, dass diese «ecclesia» noch kein Kirchenvolk hatte.

Ein weiterer Beweis für meine Annahme ist, dass 1287, d. h. 20 Jahre nach der Einwanderung der Walser, es urkundlich heisst «capella sancti Petri apud Renum».

Zur Bekräftigung meiner Ausführungen zitiere ich «Frühes Christentum im schweizerischen Alpenraum» von Heinrich Büttner/Iso

² Bener: Beiträge zur Hebung der bündnerischen Volkswirtschaft, Seite 126; vgl. Bündner Urkundenbuch, III. Band, Urk. 1153, S. 101, Zeile 33, und Urk. 1158, S. 108, Zeilen 27/28.

Müller.³ Nach der Einwanderung der Walser erfolgte die Gründung der Talkirche St. Peter in Hinterrhein. Das Patrozinium wurde von der Kapelle auf die Kirche übertragen.⁴ Die Walser von Hinterrhein hatten nun alles Interesse, dafür zu sorgen, dass der Passweg in ihrem Dorfe endete. Die Landbrugg wurde gebaut und die Kapelle ihrem Schicksal überlassen. Zu dieser Annahme gelangt auch Gertrud Hofer-Wild.⁵ Auch sie glaubt, dass die St. Peterskapelle erst nach der Entstehung der Walsergemeinde im hintersten Rheinwald nach Hinterrhein verlegt wurde und zur Talkirche wurde, nur meint sie, da ihr wahrscheinlich der Flurname Kapell unbekannt war, diese Kapelle hätte sich weit oben auf der Nordseite des Passes befunden.

So liesse sich die phantastische Erzählung von der einstigen Kapelle an der Rheinquelle auf vernünftige Art erklären. Da man es früher mit der Geographie nicht so genau nahm – Campell z. B. nannte den Rappierbach auch Rhein – lag diese Kapelle einfach zuhinterst im Tal am Fuss des Passüberganges.

Die Sage erzählt, man habe ihr Glöcklein in den Kirchturm von Hinterrhein gebracht. Von Zapport aus – wohin Sererhard sie verlegte – wäre dieser Transport unwahrscheinlich, aber von Kapell über die neu gebaute Landbrugg (selbstverständlich nicht über die heute noch bestehende!) nach Hinterrhein leicht durchführbar gewesen.

Es wäre natürlich wünschenswert, die Überreste dieser Kapelle zu finden, aber seit der Walserbesiedlung wurde der Wald am Geissberg (oberhalb Kapell) zerstört, und Rufen und Lawinenschutt haben das einstige Gelände sehr verändert.

³ Seiten 42/43: Die Benennung *ecclesia* allein ist sehr vieldeutig. So finden wir im Testament von Bischof Tello 765 sowie im Reichsurbar aus der Mitte des 9. Jahrhunderts *ecclesia* als Klosterkirche (bzw. Kloster), als Pfarrkirche wie auch als Kapelle. . . . Andererseits kann darunter auch eine Kapelle gemeint sein, werden doch im 13. Jahrhundert mehrere Kapellen . . . als *ecclesiae* bezeichnet.

Deutlicher als *ecclesia* ist *plebs*. Die Idee des *populus sanctus* ist schon biblisch . . . Das rätische Reichsurbar aus der Mitte des 9. Jahrhunderts spricht vielfach von einer *ecclesia plebeia* und meint damit eine eigentliche Pfarrkirche mit Taufrecht . . .

Daher bewahrt ja das Rätoromanische heute noch *Pleif* (von *plebem*) als Bezeichnung für eine Pfarrei. Aber *Plebs* ist auch in den Tessiner Tälern gebräuchlich gewesen, so dass man in den mittelalterlichen Urkunden von *Plebs* auf ein Gotteshaus (Pfarrei) schliessen kann.

⁴ Im oben genannten Buch meinen Heinrich Büttner und Iso Müller auf Seite 93: Weil die Patrozinien eine so wichtige Rolle in sakraler und rechtsgeschichtlicher Hinsicht spielten, deshalb wurden sie nicht so leicht gewechselt.

⁵ Herrschaft und Hoheitsrechte der Sax im Misox, Seiten 284–286.

Und nun zur Südseite des ältesten Passüberganges. Bei Sassel batù musste, um aus dem urgeschichtlichen Pfad einen Saumweg zu erhalten, eine sehr steil abfallende Qarzitrippe durchschnitten werden, die nur schwierig umgangen werden kann. Dass die Misoxer das nur für den Viehtrieb getan hätten, ist unwahrscheinlich, und noch unwahrscheinlicher ist es, dass das in prähistorischer Zeit geschehen wäre. Am vernünftigsten wäre anzunehmen, die Römer hätten diese Schlüsselstelle für ihren Saumweg bezwungen. (Auch am Septimer heisst die Schlüsselstelle des römischen und mittelalterlichen Weges «Säscel batù».) Dadurch liess sich für ihre Route vom Lagh Doss (wo man ja nach Schwarz zwei römische Maultierglocken gefunden haben soll!)⁶ über Alp Doss – Pian Cales – Pian Lumbrif – Sassel batù eine gleichmässige Steigung im günstigen Gelände finden. Da der Weiler San Bernardino damals noch nicht bestand, hatten weder die Römer noch die Reisenden und wenigen Säumer des Frühmittelalters ein Interesse, den dortigen sumpfigen Talgrund mit einer Gegensteigung zu durchqueren. Übrigens sind auf der Südseite des Ri de Funtanalba etwa 50 m oberhalb der heutigen Brücke primitive Mauerreste einer älteren Brücke sichtbar. Beizufügen wäre noch, dass die Schlüsselstelle im Sassel batù keine Radspuren aufweist. Solche sind auf diesem Saumpfad auch nirgends nördlich dieser Stelle, weder auf Felsbuckeln noch in Felsrinnen, zu eruieren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass der prähistorische Weg mit der Verbesserung beim Sassel batù durch die ganze Römerzeit bis ins Mittelalter als Saumweg gedient hat.

2. Zur Mulattiera (Saumweg)

Nach Schwarz: San Bernardino – Gareida sora – westlich am Sass de la Golp vorbei – bis westl. von Pt. 2097 – von dort im rechten Winkel zur heutigen Passhöhe.

Nach mir: bis westl. von Pt. 2097 gleich wie Schwarz, dann aber weiter, östl. an Pt. 2101 vorbei – genau nach Norden zur Villa Thöni

⁶ Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5/1969.

(Pt. 1986) an der heutigen Strasse – rechts dem Maseggbach folgend bis zur ersten 7 der Höhenquote 1877 – dem in der Karte eingezeichneten Pfad oberhalb Dürrabüel nach (und nicht wie die «Strada Romana» auf dem Trasse der heutigen Strasse) – bis zur Strassenkehre Pt. 1826 – Dorfalp – alte Landbrugg – Hinterrhein.

Als im 15. Jahrhundert der Verkehr über den Splügen und den «Wälschberg» zunahm, wurde 1473 die Thusner Port gegründet, an der alle Dörfer des Hinterrheintales beteiligt waren. Die Hinterrheiner erstellten einen lawinensicheren Passübergang. Die Querung am lawinenträchtigen Nordhang des Geissberges liess sich zwar nicht vermeiden, aber wenigstens die Lawinenhänge am Tempahorn und am Piz Ucello.

Die Landbrugg, die (nach Chr. Hösli) urkundlich eine hölzerne Vorgängerin hatte, wurde an der schmalsten Stelle gebaut; dafür musste man den Lawinenhang bei der Dorfalp in Kauf nehmen. Der neue Saumweg wurde nun durchgehend gepflästert, wo sein Gefälle gross war mit aufrechtstehenden Platten und an ebenen moorigen Stellen mit grossen flachliegenden Platten.

Dieser einstige Saumweg wird von San Bernardino weg noch heute bis zur abrupten Linksbiegung nach der heutigen Passhöhe als Wanderweg benutzt. Von Hinterrhein aus desgleichen bis zur obersten Kehre nord-östlich von Dürrabüel und von Dürrabüel bis zur Villa Thöni. Das auf der Landeskarte eingetragene Pfadstück zwischen der obersten Kehre (Pt. 1826) und der ersten 7 von Pt. 1877 ist durch Steinplattenbrüche unterbrochen und von Alpenern überwuchert, so dass es Schwarz entging.

Schwarz lässt also seine Mulattiera von S kommend, östl. der Passhöhe, plötzlich gegen W abbiegen. Warum? Wahrscheinlich weil es der auf der Karte eingezeichnete Fussweg auch tut! Und doch wurde diese abrupte Linksbiegung, die über Rippen und durch Senkungen zur heutigen Passhöhe führt, nie als Mulattiera benutzt. Von dieser Biegung führt nämlich der gleiche Saumweg über ein kleines, noch gut erhaltenes Brücklein nordwärts. Er besitzt eine stellenweise noch heute erhaltene vorzügliche Pflasterung aus aufrechtgestellten Steinplatten, schöne Plattenlegungen, geht an kleinen Seelein und Mooren vorbei und hat besonders im steilen Abstieg gegen die Villa Thöni viele in

den Fels gehauene Stufen. Von der Strassenkehre (Pt. 1826) nordöstl. von Dürrabüel wird der Saumpfad durch Schwarz in die «Strada Romana» einbezogen.

Der ganze Saumpfad zeigt trotz seiner vorzüglichen Anlage nirgends Radspuren. Er ist aber so ausgebaut, dass er im Winter als Schlittenweg benutzt werden konnte. Nach 1770 wurde er nicht mehr benutzt und ist deswegen stellenweise (z. B. oberhalb der Villa Thöni) mit 5 cm dickem, kompaktem Rasen überzogen.

Und nun kann man sich fragen, warum mit grosser Mühe dieser prächtige Saumweg gebaut wurde, wenn ja schon eine noch prächtigere «Strada Romana» über den Pass geführt hätte. Es ist mir unbegreiflich, dass sich Schwarz diese Frage nicht auch stellte.

Dieser neue Passübergang führt etwa 1 km westlich der älteren «Mons uxello»/Vogelberg- oder Wälschbergroule. An seiner Südseite wurde 1451 das Kirchlein von San Bernardino gebaut. Es ist dem 1450 kanonisierten Franziskaner Bernhardin von Siena geweiht. Gertrud Hofer-Wild schreibt,⁷ dass Heinrich von Sax einige Jahre vor der Gründung des Hospizes auf dem San Bernardino dieses Kirchlein bauen liess. Da aber der damalige Saumweg etwa 1 km östlich der heutigen Passhöhe vorbeiführte, und da dort nirgends Gebäudereste feststellbar sind, ist anzunehmen, das Hospiz habe sich im heutigen San Bernardino befunden. So lässt sich auch erklären, dass der heutige Passübergang seit damals San Bernardino heisst.

3. Die «Strada Romana»

Dieser Weg wurde 1768 von den Hinterrheinern gebaut.⁸ Da aber bis zum Bau der heutigen Passstrasse (1818–1823) nur 50 Jahre verflos-

⁷ Herrschaft und Hoheitsrechte der Sax im Misox, Seiten 284–286.

⁸ Darüber steht in der 1929 erschienenen Arbeit von G. Bener, «Beiträge zur Hebung der bündnerischen Volkswirtschaft», Seite 112: Nachdem im Jahre 1643 der Weg am Südhang des Splügens durch den Kardinell geöffnet und 1709 wesentlich verbessert worden war, bauten 1768 die Hinterrheiner mit einem Beitrag der Misoxer von 1300 Fl. eine für jene Zeit mustergültige Strasse über den Bernardino, um der im Mailänderkapitulat vom 8. Februar 1763 in Aussicht genommenen Fahrbarmachung des Splügens zuvorzukommen.

Als einzige Quelle stand Bener eine im Sammler von 1783 erschienene Reisebeschreibung über den San Bernardino zur Verfügung.

sen, sind auf dieser Fahrstrasse keine Radspuren feststellbar, ausser vielleicht in den im Trassee aufrechtstehenden Platten, die über das vorzüglich gepflästerte Strassenniveau hinausragen und als Querrinnen zur Wasserableitung dienten.⁹ Schon deren Vorhandensein beweist, dass dieser Fahrweg an Stellen mit horizontal oder schräg gelegten Platten weder gepflästert noch beschottert war, wie Schwarz behauptet.

Schwarz erklärt das Fehlen von Radspuren auf der «Strada Romana» damit, dass im harten Gneis gar keine solchen Radspuren hätten entstehen können.¹⁰ Das ist natürlich eine elegante Ausrede, um den grössten «Schönheitsfehler» der «Strada Romana» zu beseitigen. Am römischen Julierweg habe ich an verschiedenen Stellen, so auch im harten Juliergranit nördlich des Julierhospizes, bis 45 cm tiefe beidseitige Radrinnen freigelegt. Im weiteren trifft – wenigstens beim römischen Julierweg – die Annahme von Schwarz nicht zu, die Römer hätten im Gebirge grossartige Weganlagen gebaut. Der Römerweg am Julier und das noch erhaltene Wegstück zwischen Casaccia und Maloja beweisen das Gegenteil. Man behalf sich so gut als man konnte und baute den Fahrweg so, dass er mit zweirädrigen Karren schlecht und recht befahrbar war.

Das Paradestück der «Strada Romana» am San Bernardino ist der schöne Viadukt südöstlich der Ca de Mucia. Dabei handelt es sich um eine vorzügliche neuzeitliche Anlage, die vielleicht zum 1768 gebauten Weg gehört haben kann, wahrscheinlich aber erst als Teil des neuzeitlichen (19. Jh.) Winterweges gebaut wurde. Schwarz nimmt an, dieser Viadukt habe zu Römerzeit eine Pflasterung aus hochkant gestellten, quer zur Fahrrichtung eingefügten Gneisplatten besessen. Wozu dann die grossen, parallel zur Wegfläche gelegten Randplatten? Die Pflasterung hätte ganz sicher auf einer gewöhnlichen Mauer oder wenigstens auf sich horizontal, stufenweise folgenden Platten besser gehaftet.

Beim Winterweg – also bei Schnee – stört auch der am unteren Ende des Viadukts in den Weg hereinragende Felsbuckel nicht, der Schwarz so sehr beschäftigte. Am oberen Ende des Viadukts, bei sei-

⁹ Diese Abnutzung ist Schwarz auch aufgefallen. Siehe Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5, Seite 24, Mitte 1. Spalte.

¹⁰ Wie Anmerkung 9.

nem Anschluss an den Felsen (Ostseite), wo keine grossen Randplatten mehr notwendig waren, beginnt die Pflästerung aus den hochkant gestellten Gneisplatten. Diese liegt aber genau oberkant mit den Randplatten bündig und beweist damit mehr als alles andere, dass der Viadukt nie eine Pflästerung besass. Einzig eine lange, schmale Platte einer Querrinne zur Wasserableitung ragt über die Pflästerung und die Randplatten hinaus.

Östlich der Stelle, wo die Moesola auf der Passhöhe unter der heutigen Passstrasse gegen W durchgeleitet wird, liegt in der 1768 gebauten Fahrstrasse, der sogenannten «Strada Romana», ein Felsbuckel mit Gletscherschliff. Für den Beweis einer römischen Fahrstrasse spielt er bei Schwarz eine wichtige Rolle. Er behauptet, dort sei eine unten 140 cm breite Rinne, die sich nach oben auf eine Breite von 160 cm erweitert, zur Aufnahme einer Pflästerung in den Fels eingetieft worden – wie tief, sagt er nicht. Besonders auf der eindrucksvollen Foto in der *Helvetia Archaeologica* (2/1971–6) auf Seite 28 erscheint dieser Einschnitt viel tiefer als er in Wirklichkeit ist. Er wurde nur auf den Seiten etwa 10 cm tief in den Fels gehauen. In der Mitte befand sich schon vorher ein natürlicher Einschnitt, der bei genauem Betrachten des Bildes gut sichtbar ist. Allein diese Tatsachen würden noch nicht beweisen, dass der Einschnitt nicht zur Aufnahme der Strassenpflästerung bearbeitet wurde. Dass er nie eine Pflästerung enthalten hat, beweist die auf beiden Seiten dieses Einschnittes noch vorhandene Pflästerung, die genau oberkant an das Niveau des Einschnittes anschliesst! Dass man sich bei dieser Wegkorrektur nicht eines Sprengmittels bediente, ist selbstverständlich, der Einschnitt wäre dabei zu holprig geworden.¹¹

Am besten ist die Bauweise dieses Weges auf der Nordseite der Passhöhe (südl. der Strassenkehre 2041 m ü. M.) sichtbar. Der Weg führt je nach den Gegebenheiten des Geländes über offenen Fels, über aufrechtgestellte Pflästerungsplatten oder über gelegte Platten.

Selbstverständlich gehört auch der «römische» Brückenpfeiler im Maseggbach zu einer Variante des Winterweges, da die einstige Brücke keinen sommerlichen Zufahrtsweg besitzt.

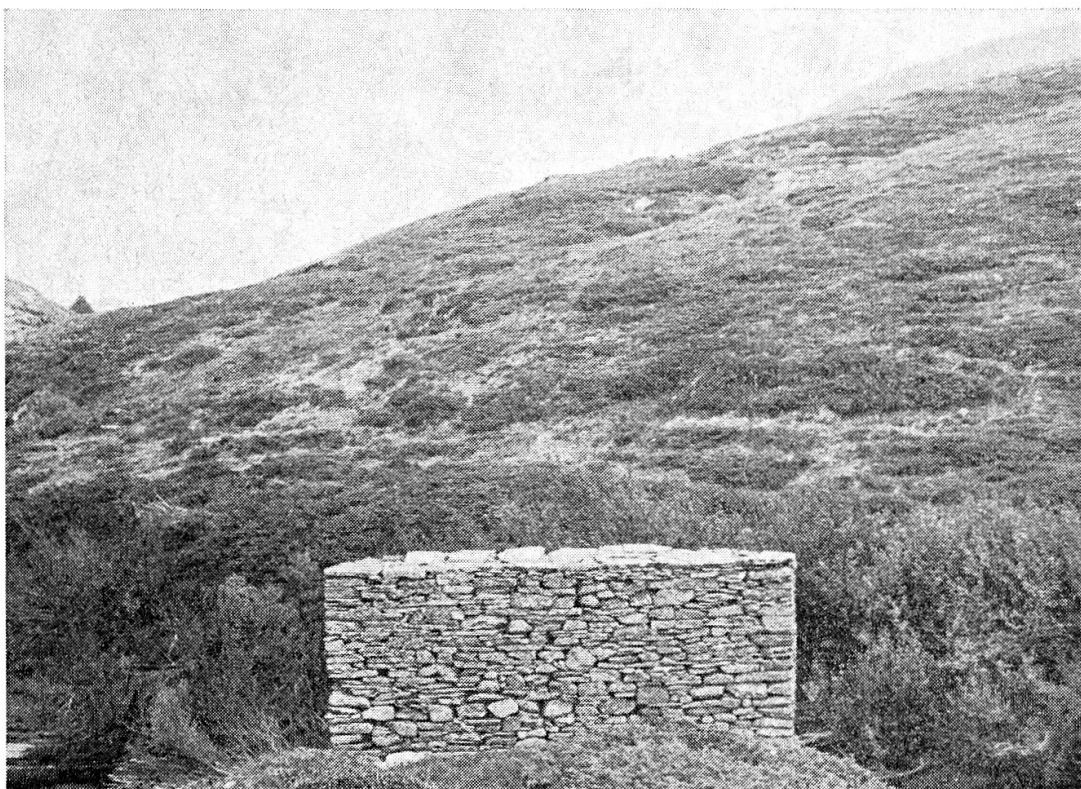
¹¹ Siehe Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5, Seite 22, 2. Spalte.

Künstlich erweiterter natürlicher Felseinschnitt östlich der Stelle, wo die Moesola auf der Passhöhe unter der heutigen Passstrasse nach W durchgeleitet wird. Nach Schwarz soll er dazu gedient haben, die Pflasterung der «Strada Romana» aufzunehmen. Dass das nicht stimmt, beweist die Pflasterung, die beidseits dieses Einschnitts genau oberkant, d. h. mit gleichem Niveau an den Einschnitt anschliesst.



Mit dem Wegabschnitt im Alt Wali (nördlich von Dürrabüel) hat Schwarz nicht viel anzufangen gewusst. Er hat nach Schwarz – wenigstens in seinem oberen Teil – als Winterweg gedient. Tatsache ist, dass dieser Wegabschnitt zu dem 1768 neu angelegten Fahrweg über den Pass gehört. Die Hinterrheiner bauten den Weg hier, um endlich den Lawinhängen südlich ihres Dorfes auszuweichen. Die alte Landbrugg lag zwar an der für einen Brückenbau günstigsten Stelle, zwang aber zur Querung eines mehr als 1 km langen Lawinhanges. Darum wagten es die Hinterrheiner, südwestlich ihres Dorfes eine neue Landbrugg zu bauen, etwa dort, wo die heutige Strassenbrücke steht.

Ich habe mich bei guten Kennern der Lokalgeschichte – z. B. bei Sekundarlehrer Hösli von Hinterrhein – über die «Strada Romana» erkundigt. Aber auch ohne dieses Wissen hat mich eine einfache Überlegung vor einer Fehlinterpretation des 1768 gebauten Fahrweges bewahrt: Warum hätten die mittelalterlichen Säumer einen Saumweg, die



Selbstverständlich gehört auch der «römische» Brückenpfeiler im Maseggbach (oberhalb Dürrabüel) zu einer Variante des einstigen Winterweges. Diese Brücke besass darum auch keine sommerliche Zufahrt, was hier im Bild klar ersichtlich ist.

Mulattiera gebaut, wenn ein noch sehr gut erhaltener römischer Fahrweg vorhanden gewesen wäre?

Dass der Pass zur Römerzeit und auch schon viel früher begangen wurde, darf man ohne weiteres annehmen. Nur benutzten ihn die Römer nicht wie den Julier als Fahrweg, sondern als Saumpfad. Dafür, dass der prähistorische Saumpfad von den Römern übernommen wurde, spricht noch ein weiteres Indiz. Zuerst hiess der San Bernardino «Mons Avium», deutsch Vogelberg. Ist es nicht mehr als Zufall, dass der imposante Berg östlich *neben* dem ersten Passübergang Piz Ucello heisst? Der Name Ucello soll vom gallischen «uxello» stammen und Höhe bedeuten. Leider fehlt dieser Name im Rätischen Namenbuch von Schorta. Nach Rudolf Jenny weist auch der Name «Wälschberg» auf der Ostseite des Passüberganges auf eine ältere Route, die aber noch nach der Besiedlung der Walser benutzt worden sein muss.

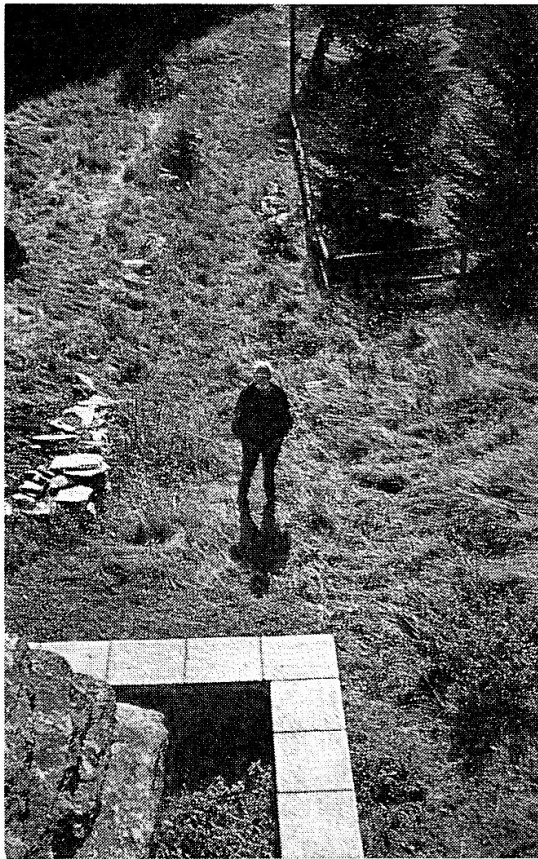
Zusammenfassend gab es also vor der heutigen Strasse drei Wege über den San Bernardino:

1. den urgeschichtlich – römisch – frühmittelalterlichen Saumweg ganz auf der Ostseite des breiten Passüberganges;
2. den mittelalterlichen, gut gebauten Saumweg von San Bernardino in der Mitte des Passüberganges;
3. den neuzeitlichen Fahrweg von 1768 auf der Westseite des Passes.

Die 2 km breite Einsenkung des Bernardinoüberganges – ich kenne keinen andern so breiten Pass – wurde von den Menschen im Laufe der Jahrtausende auf verschiedenen Routen begangen. Die älteste Route, der «Mons Uxello»-Wälschberg, führte dort durch, wo das Gelände die geringsten Schwierigkeiten bot, also auf der Ostseite. Auf Lawinengefahr brauchte man noch bis ins frühe Mittelalter keine Rücksicht zu nehmen, da Handel und Transport erst später aufblühten. Sofern der «Mons Uxello» bewaldet war, stand hier aufrechtstehender Wald, der leichter begehbar war als Legföhrenwildnis und Moore der westlicheren Höckerlandschaft. Der mittelalterliche Saumweg, der San Bernardino, mied die Lawinhänge des Piz Ucello. Er wurde durch die Höckerlandschaft dort angelegt, wo es am leichtesten ging, d. h. in der Mitte des Passüberganges. Da ziehen sich zwischen langgezogenen S-N verlaufenden Gneisrippen teilweise Rasenstreifen, die geradezu zum Bau eines Weges einladen. Der Fahrweg von 1768 querte wie die heutige Strasse – aber östlich des Sees – den Pass an seiner niedrigsten Stelle. Dafür waren grössere Hindernisse zu überwinden, was aber in einer technisch fortgeschritteneren Zeit möglich war.

Leider fehlte mir die Zeit, den Verlauf der «Strada Romana» von San Bernardino südwärts zu verfolgen. Jedoch zur Foto¹² bei Schwarz möchte ich sagen, dass sie leider die Behauptung, die Kapelle bei Pian San Giacomo sei über einer älteren Strasse errichtet worden (in der *Helvetica Archaeologica* 2/1971/6), «über einem deutlichen Einschnitt der Römerstrasse», nicht beweist, weil der Platz vor der Kapelle erst in neuerer Zeit eine Umfassungsmauer erhielt. Die Westseite der Mauer mit ihren beiden Ecken liegt über dem alten Weg, der eindeutig

¹² Wie Anmerkung 11, aber Seite 20, Abb. 18.



Schwarz behauptet anhand einer Foto, die Kapelle von San Giacomo (zwischen San Bernardino und Mesocco) sei auf einem antiken Weg erbaut worden. Als Gegenbeweis wurde dieses Bild vom Dach der Kapelle gegen S aufgenommen. Die SW-Dachecke ist unten links noch sichtbar. Das Bild beweist eindeutig, dass der alte Weg – auf dem ich mich befinde – in leichtem Bogen auf der Westseite der Kapelle einem natürlichen Geländeeinschnitt zugeführt hat.

an der Westseite der Kapelle vorbei in eine natürliche Einsenkung führte, durch die noch heute ein Fahrweg führt. Ein vom Dach der Kapelle nach S aufgenommenes Bild beweist eindeutig, dass der Weg in leichter Biegung an der Westseite der Kapelle vorbeiführte. Auch auf der Ostseite der Kapelle sind Überreste eines noch älteren Weges sichtbar.

Leider fand ich trotz Nachforschungen im Gemeindearchiv in Hinterrhein keine Dokumente, die auf den Bau der Fahrstrasse im Jahre 1768 hinweisen würden. Dies ist aber nicht verwunderlich, denn dort befindet sich in einer dicken Mappe ein Stoss unbearbeiteter Schriften in schwer lesbarer Fraktur, die der Ausbeutung harren. Vorderhand müssen wir uns mit dem Hinweis im «Sammler» von 1783 begnügen. Dort wird in einem ausführlichen Reisebericht der Bau der neuen Passstrasse über den San Bernardino ausdrücklich erwähnt.