

Alte und neue Beobachtungen zur römischen Julier-/Septimeroute

Autor(en): **Rageth, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398893>

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.

Beiträge

Alte und neue Beobachtungen zur römischen Julier-/Septimerroute

Einleitung

Vor über 30 Jahren begann sich der Bündner Strassenforscher Armon Planta im Auftrag des Archäologischen Dienstes Graubünden intensivst mit den römischen Strassen über die Pässe Maloja, Julier und Septimer auseinanderzusetzen. Zuvor hatte Planta für die historische San Bernardino-Route den Nachweis erbracht, dass diverse Kunstbauten der von Georg Theodor Schwarz postulierten befahrbaren «Strada romana» im Passbereich nicht römischen Ursprungs, sondern Überreste spätmittelalterlicher und vor allem auch neuzeitlicher Wegführungen sind.¹ Auch die von Schwarz angenommenen «römischen Pflasterungen» und dessen Begründung des Fehlens von Radspuren im San Bernardino-Gebiet lehnte Planta ab.²

Jürg Rageth

In zahlreichen Aufsätzen stellte Planta anschliessend Hypothesen zu urgeschichtlichen, römischen und auch jüngeren Wegführungen im bündnerischen Alpenraum auf, die z.T. auf grossen Anklang stiessen, z.T. aber auch kritisch hinterfragt oder auch zurückgewiesen wurden. Dass viele seiner Ausführungen hypothetischen Charakter hatten, dessen war sich Planta selbst durchaus bewusst. Er hat dies in den zahlreichen Gesprächen, die ich mit ihm geführt habe, auch immer betont. Es lag ihm eben gerade daran, Arbeits-Hypothesen aufzustellen, gewissermassen um die Forschung zu provozieren und neue Untersuchungen anzuregen. Er akzeptierte es absolut, dass man seine Rückschlüsse hinterfragte oder gar ablehnte, aber er erwartete, dass man dies mit guten Argumenten begründete.

Was mir persönlich immer tief imponierte, war das grosse Engagement und die Leidenschaft, mit der Planta ans Werk ging. Auch die Methodik der Strassenforschung Plantas beeindruckte mich in hohem Masse:

1. Das intensive Kartenstudium mit den Landeskarten im Massstab 1:25'000 und mit ersten hypothetischen Überlegungen zu allfällig möglichen Wegläufen.

2. Die intensive Geländebegehung mit detaillierten Beobachtungen zu alten Wegführungen.
3. Die Überprüfung dieser Wegführungen mit Pickel und Schaufel.
4. Die Dokumentation der Geländebeobachtungen mit zeichnerischen Skizzen und mit Fotos und die rasche Veröffentlichung aller Resultate und Beobachtungen.

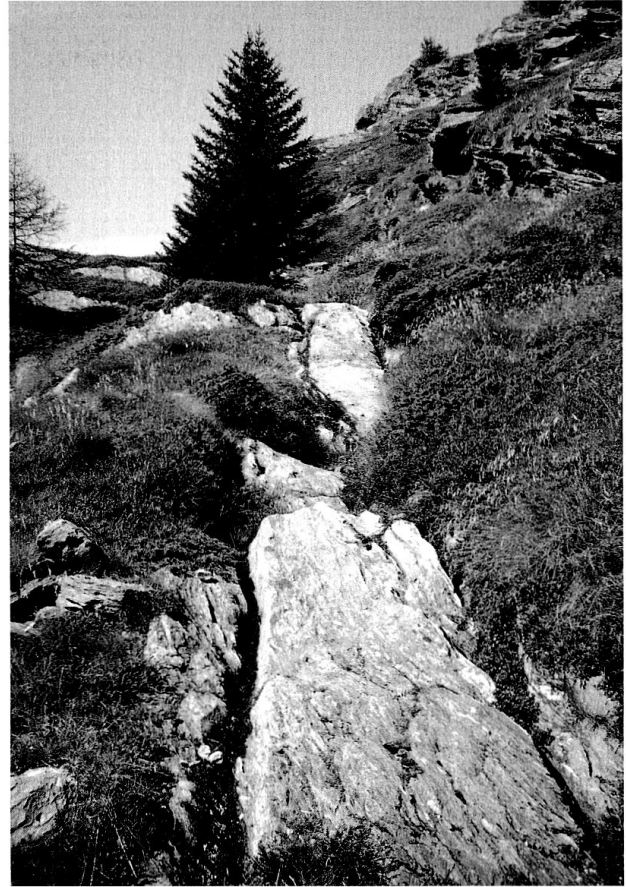
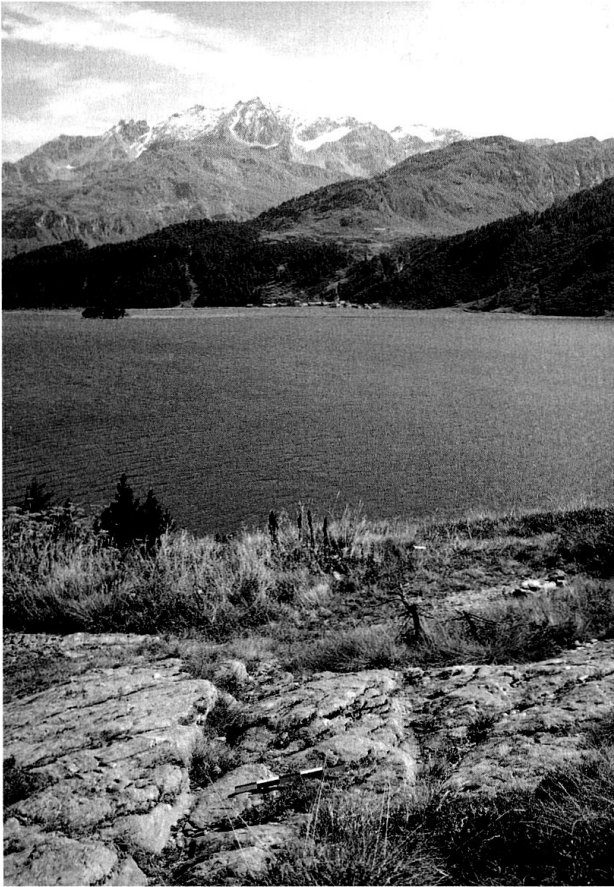
So gelang es Planta letztlich Hypothesen aufzustellen, die von Archäologen wie auch von Historikern durchaus ernst genommen und in die wissenschaftliche Diskussion eingebracht wurden.

Im vorliegenden Beitrag geht es darum, die Resultate Plantas bezüglich der Julier-/Septimeroute zusammenzufassen, sie zu diskutieren und ins Licht neuerer Forschungen und Beobachtungen zu stellen. Der Schwerpunkt der Betrachtungen liegt dabei auf dem Gebiet zwischen Casaccia und Tiefencastel.

Hypothesen Plantas zur Maloja-/ Julieroute

In den frühen 1970er Jahren begann sich Planta eingehender mit der Erforschung der römischen Maloja-/Julieroute auseinanderzusetzen. Interessanterweise setzte er seine Forschungsarbeiten nicht auf dem Julierpass selbst an, wo Hans Conrad schon Jahrzehnte zuvor in unmittelbarer Nähe der Julier-Passsäulen ein kleines römisches Heiligtum ausgegraben hatte.³ Vielmehr konzentrierte er sich zunächst auf das Gebiet zwischen Sils i.E./Segl, Baselgia und Silvaplana.⁴ Aufgrund eines eingehenden Kartenstudiums schloss Planta, dass es wohl unlogisch wäre, wenn der römische Weg (Saumpfad oder Fahrweg?) von Sils i.E./Segl, wo eine frühmittelalterliche Sust historisch überliefert ist («de stabulo Silles»⁵), dem Silvaplanner See entlang nach Silvaplana geführt hätte, das als Ort kaum vor dem frühen Spätmittelalter bestanden haben dürfte.⁶ Planta ging vielmehr von der Annahme aus, dass der römische Weg allmählich zum Julierpass aufstieg. Seine Feldarbeiten konzentrierten sich auf das Gebiet oberhalb des Silvaplannersees. In den Fluren Plaun Grand und Fratta wurde er tatsächlich fündig. Auf Fratta gelang es ihm, in einem Sondierschnitt zwei in den Felsen eingetiefte Radrinnen zu fassen, die einen mittleren Abstand von 107 cm aufwiesen und ihn natürlich an die Radrinnen im Jura (108 cm) erinnerten. Dieser Befund überzeugte Planta davon, den römischen Fahrweg entdeckt zu haben.

In einer zweiten Untersuchungsetappe, durchgeführt zwischen Maloja und Sils i.E./Segl, Baselgia, beobachtete Planta unterhalb



des Weilers Splüga wieder diverse Karrengeleisspuren mit der Spurbreite von 107 cm. Weiter westlich fand er auf einer markanten Felsrippe Geleisspuren von 40 cm Tiefe und mehr. Die Wagenräder der hier durchfahrenden Gefährte mussten also einen Durchmesser von 1–1,40 m aufgewiesen haben, ansonsten ja die Radachsen auf dem Felsen gescheuert worden wären. Gerade diese Fundstelle überzeugte Planta davon, dass im bündnerischen Alpenraum in römischer Zeit keine gepflasterten Strassen bestanden hatten, hier also nicht mit einer «Via Appia alpina» zu rechnen war, sondern nur mit einfachst ausgebauten, wohl weitgehend dem Verlauf der urgeschichtlichen Saumpfade folgenden Wegen, die nur mit grösseren Schwierigkeiten und unter grossen Anstrengungen befahren werden konnten.

Weiter westlich beobachtete Planta römische Geleisspuren bis nach Plaun Grand hinunter, die sich z.T. im Trasse der mittelalterlichen und neuzeitlichen Strasse befanden.

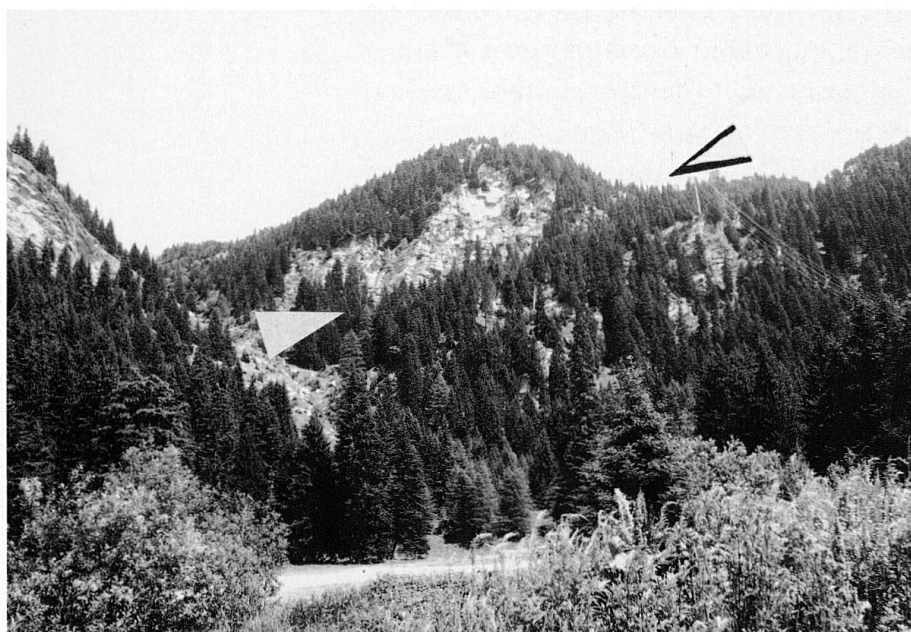
In einer weiteren Etappe untersuchte Planta 1972 das Gebiet zwischen Casaccia nach Maloja, wobei sich im Bereich von Casaccia im Gelände verschiedene alte Wegspuren und 250 m unterhalb der Kirche San Gaudenzio – erstmals erwähnt im karolingischen

Links: Stampa-Maloja, unterhalb Splüga. Karrengeleis mit mittlerer Spurbreite von 107 cm; im Hintergrund Silsersee und Isola (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Rechts: Stampa-Maloja, unterhalb Splüga. Felsrippe, die von den römischen Wagen überwunden werden musste (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Reichsgutsurbar um 840 n. Chr. – auch bescheidene Karrengeleisspuren erkennen liessen. In der Ebene von Cavril wurden von Planta zwar noch durchaus alte Wegspuren erkannt, doch verloren sich diese zusehends im Bergsturzgebiet der Val da Pila.

Von Anfang an hatte Planta angenommen, dass der römische Weg über die Geländestufe unterhalb Malojas, wo auf kurzer Distanz eine Höhendifferenz von ca. 250 m zu bewältigen ist, direkter verlief als die heutige Strasse mit ihren vierzehn mühsamen Kurven. Eine natürliche Geländerunse unterhalb des Turmes von Maloja, im so genannten Malögin (= kleiner Maloja), schien ihm der geeignetste Ort für die römische Passage zu sein. Auf halber Höhe des Malögins wurde Planta einmal mehr fündig: Der von ihm entdeckte grosse Steinblock mit Karrengeleisspuren ist zwischenzeitlich als «Wagenrampe des Malögins» in die Literatur eingegangen. Dort ist die römische Fahrstrasse bis zu 80 cm tief eingearbeitet. Die Wagenrampe, die heute eine extreme Steigung von bis zu 30% aufweist und in der Mitte geborsten ist, weist wiederum zwei Karrengeleise mit einem mittleren Abstand von 107 cm auf. Zwischen den Geleisen lassen sich 14 Querrillen oder Tritte erkennen, die zweifellos dazu dienten, dem Zugtier (Pferd oder Ochse) und wohl auch dem Wanderer die Überwindung der steilen Passage zu erleichtern. In der Südwand der Wagenrampe lassen sich weitere, sicher ältere Karrengeleisspuren erkennen, zudem sechs lochartige Einschnitte. Letztere dürften nach Planta Teil einer Hebelvorrichtung gewesen sein, die es dem Wagenführer ermöglichte, dem Zugtier über das schroffe Gelände zu ver-



Stampa-Maloja, Geländestufe Maloja und Cavril mit der natürlichen Felsrippe des Malögins (Pfeile) (Foto: Archäologischer Dienst GR).



Stampa-Maloja, Malögin. Wagenrampe mit Karrengeleisen und Querstufen (Foto: Archäologischer Dienst GR).

helfen oder zumindest das Gefährt zu blockieren, um dem Tier eine Verschnaufpause zu gönnen. Die Wagenrampe im Malögin dürfte wohl der bedeutendste und interessanteste Befund der von Planta untersuchten Römerstrasse sein.

Nur wenig oberhalb der Wagenrampe entdeckte Planta weitere Geleisspuren, wieder mit einem mittleren Abstand von 107 cm.

Erst ab 1974 begann sich Planta auf den Julierpass selbst zu konzentrieren, wobei ihm einerseits der Standort des römischen Passheiligtums⁷, andererseits aber auch die Aussage des Chronisten Campell in dessen um 1570 verfassten Chronik bekannt war: «Die Wagengeleise im Felsen lassen ihre Spur bis Bivio verfolgen und kaum kann es einem Zweifel unterliegen, dass dieselbe nicht blos zum Verkehr des gewöhnlichen Lebens, sondern auch zum Durchpass ganzer Römerheere sammt Gepäck und Zufuhr, über die Alpen nach Helvetien und Germanien diene».⁸ Campell hatte also noch Karrengeleise im Gelände gesehen und diese mit den Juliersäulen in Zusammenhang gebracht, die man schon damals für römisch hielt.

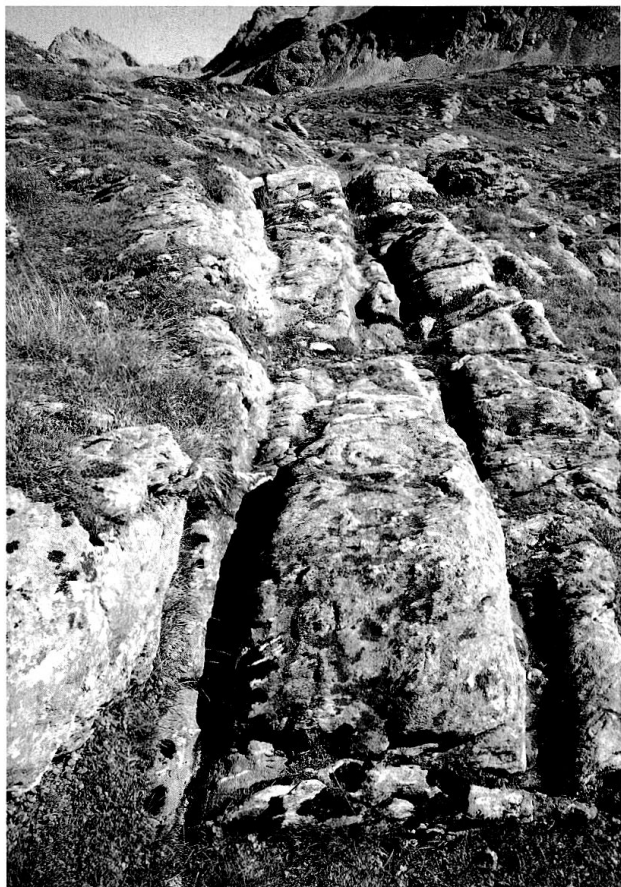
Während Planta auf der Ostseite des Julierpasses, d.h. von der Passhöhe in Richtung Silvaplana, kaum fündig wurde, entdeck-

te er 800–900 m westlich der Passhöhe, 100–150 m nördlich des Berghauses La Veduta, zahlreiche Überreste von Karrengeleisen.⁹ Dass auf relativ engem Gelände zahlreiche Radspuren in mehreren Varianten gefunden werden konnten, beweist, dass der Weg hier – wohl erosionsbedingt – immer wieder neu angelegt, korrigiert und überholt worden war, was wiederum für eine relativ lange Benutzungszeit dieses Durchgangs spricht.¹⁰ Die Karrengeleise weisen in der Regel wiederum einen mittleren Abstand von 107 cm auf, vereinzelt sind sie bis zu 45 cm tief; sie wurden höchstwahrscheinlich von zweirädrigen Wagen mit riesigen Rädern (geschätzter Durchmesser ca. 120–140 cm) befahren.

Interessant ist auch ein massiver Felseinschnitt wenig unterhalb der Veduta, der zweifellos künstlich angelegt wurde, und besonders auch eine schräg liegende Felspartie oder -platte, die übereinander 9–10 Radspuren erkennen lässt. Nicht, dass hier die Wagen schräg fuhren, vielmehr haben wir hier lediglich die bergseitigen Radspuren vor uns. Das talseitige Rad fuhr auf einer Humusschicht, die nach und nach durch das Regen- und Schmelzwasser wegerodierte. Oder in andern Worten: Die oberste Spur der schräg liegenden Felsplatte ist die älteste, die unterste hingegen

Links unten: Bivio, unterhalb La Veduta. Partie mit stark «ausgefahrener» Karrengeleisen mit einem mittleren Radabstand von 107 cm (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Rechts unten: Bivio, unterhalb La Veduta. Schräg angeordnete Felspartie mit 9–10 Radspuren (Foto: Archäologischer Dienst GR).



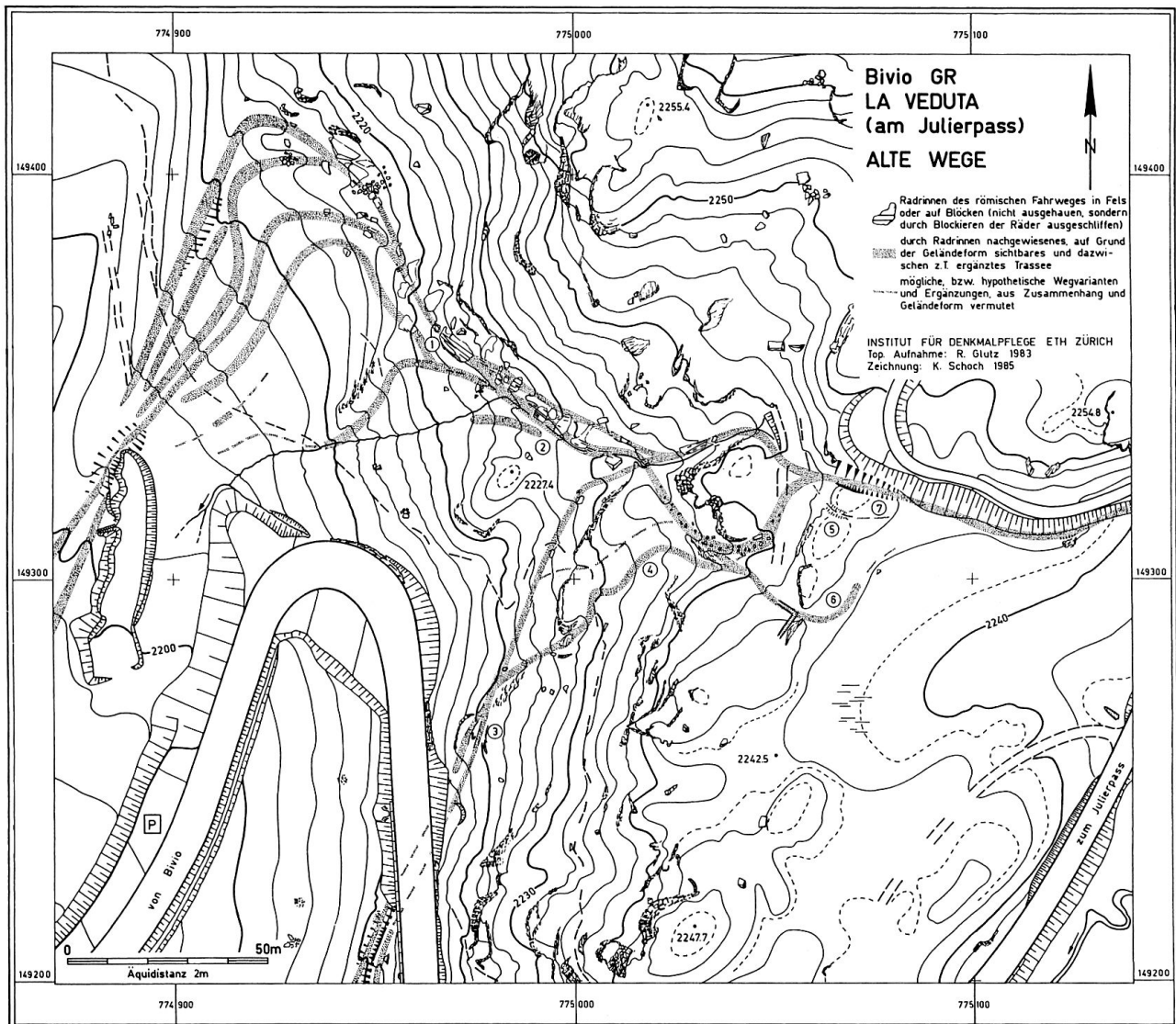


die jüngste. Das eigentliche Wegniveau musste also laufend korrigiert werden.

Dann gibt es eine Wegvariante, die nicht den üblichen Verlauf von Osten nach Westen nimmt, sondern schon bald einmal eine Kurve macht und in südwestlicher Richtung abfällt. Gerade in diesen Geleisspuren beobachtete Planta eine Verfüllung mit rundlichem Bachgeröll. Er schloss daraus, dass diese Geleise nach der Benutzung der Fahrwege, wohl in frühmittelalterlicher oder hochmittelalterlicher Zeit, bewusst zugeschüttet worden waren, um zu verhindern, dass die Saumtiere in die Geleise traten und sich so verletzten.

Wiewohl Planta praktisch das ganze Oberhalbstein ablief, gelang es ihm nirgends mehr, auch nur annähernd so eindruckliche Karrengeleisspuren wie in der La Veduta oder auch im Malögin zu fassen. Aufgrund alter Hohlwege versuchte er, den Verlauf der römischen Fahrstrasse dennoch einigermaßen zu lokalisieren.¹¹ Planta ging davon aus, dass die römische Fahrstrasse im Oberhalbstein nicht durchwegs «gut ausgebaut» gewesen war, sondern sich des öfteren auch auf den Kies- und Schotterbetten des Flusses Julia/Gelgia bewegte und grösstenteils durch spätere Strassenbauten und auch andere Anlagen (z.B. Stausee von Marmorera)

Bivio, La Veduta. Künstlicher Felseinschnitt im Bereiche der Karrengeleise (Foto: Archäologischer Dienst GR).



zerstört worden ist. Teilstücke der römischen Fahrstrasse glaubte Planta im Raum Bivio und Stalveder, südlich von Sur-Furnatsch und südlich von Mulegns gefasst zu haben.¹² Ein weiteres Teilstück meinte er auf der Südseite der Ebene von Rona-Palecs gefunden zu haben, wo die Strasse die sumpfige Ebene auf ihrer Ostseite zu umgehen schien. In der Flur Pro Got entdeckte Planta im Bereich des ehemaligen Güterwegs zwei Steinplatten mit Karrengeleisspuren, die allerdings einen mittleren Radabstand von 125 cm aufwiesen; doch dürften sich diese Steinplatten höchstwahrscheinlich im Laufe des Mittelalters und der Neuzeit auseinander bewegt haben.¹³ Leider wurde dieses Wegstück in den späten 1980er Jahren erneuert, die Steinplatten mit den Radspuren hat man dabei entweder entfernt oder zugedeckt. Die Bestrebungen zur Unterschutzstellung kamen damals leider zu spät.

Bivio, unterhalb La Veduta. Situationsplan der römischen und frühmittelalterlichen Karrengeleisspuren (Top. Aufnahme R. Glutz, Institut für Denkmalpflege der ETH Zürich, nach Armon Planta, in: Armon Planta. Verkehrswege im alten Rätien. Bd. 2. Chur, 1986, Spezialkarte 2).

Ob ein künstlicher Wegeinschnitt am Ostrand von Palecs römisch ist, lässt sich nicht mit Sicherheit bestimmen, da sich dort im anstehenden Fels keine eindeutigen Karrengeleisspuren fanden. Weitere römische Wegspuren beobachtete Planta im bewaldeten Bereich zwischen Rona und Tinizong – Mulegn, doch entsprechen sie nicht dem heute als «Römerweg» markierten Wanderweg. Ansätze eines alten Wegs meinte Planta auch unmittelbar südöstlich der Hügelkuppe Padnal bei Savognin erkannt zu haben; zwischenzeitlich wurde an deren Ostfuss eine kleine frühromische Siedlung entdeckt¹⁴, welche die Beobachtung Plantas weitgehend bestätigt.

Für den unteren Bereich des Oberhalbsteins postulierte Planta zwei Wegvarianten:¹⁵ Einen befahrbaren Weg entlang der linken Talflanke, der unterhalb Savognin über die Julia wechselte, nach Riom (römische Mutatio) und Salouf-Del nach Mon-Crest'Ota aufstieg und von dort nach Tiefencastel hinunter führte¹⁶, sowie einen urgeschichtlich-römischen Saumweg an der rechten Talseite, der von Savognin nach Cunter, Burvagn und Val führte, die Crap Ses-Schlucht über die Anhöhe von Plang Ses (ca. 300 m Höhenunterschied) umging und weiter nach Tiefencastel zielte.¹⁷

Planta kam im Laufe der Jahre zur Schlussfolgerung, dass es sich bei den Karrengeleisen über den Julierpass, die eine Normbreite von 107 cm aufwiesen, eindeutig um die römische Fahrstrasse – übrigens die einzige befahrbare Strasse im schweizerischen Alpenraum in jener Zeit – handle, die von Fuhrleuten mit Ochsen- oder eher noch Pferdegespann wohl mit einachsigen zweirädrigen Wagen begangen oder eben befahren wurde. Planta nahm an, dass diese Karrengeleise durch intensives Befahren und – im Falle der besonders tiefen Geleise – möglicherweise durch das Abwärts-Befahren mit blockierten Rädern im Steilgelände entstanden. Des weiteren ging er davon aus, dass das Gütervolumen von Süden nach Norden weit grösser war als jenes von Norden nach Süden. Aufgrund dieser Annahme hielt er es für möglich, dass man für die vollen, schwer beladenen Wagen den längeren Weg von Casaccia über den Maloja- und den Julierpass wählte, während man mit den leeren oder halbvollen Wagen die weit kürzere Wegstrecke von Bivio über den Septimerpass nach Casaccia fuhr.

Hypothesen Plantas zur Septimerroute

Seit den Grabungen Hans Conrads im mittelalterlichen Hospiz auf dem Septimerpass in den 1930er Jahren¹⁸ ist bekannt, dass der Septimerpass in römischer Zeit begangen wurde. So fand sich

nämlich in einem Raum des Hospizes eine frühromische Kulturschicht, die Fundmaterial aus augusteischer oder gar frühaugusteischer Zeit enthielt.¹⁹ Mittlerweile sind auf dem Septimerpass weitere römische Funde entdeckt worden.²⁰

Planta untersuchte die Septimerroute in den 1970er Jahren vor allem auf der Südseite des Passes.²¹ Schon seit Jahrzehnten wird im Volksmund ein dort befindlicher, teilweise gepflasterter Weg als «Römerweg» bezeichnet. Planta machte darauf aufmerksam, dass dieses Wegstück, das vom Turm von Casaccia zur Alp Maroz führt, frühestens ins Mittelalter, eher aber noch in die Neuzeit, möglicherweise gar erst ins 18./19. Jahrhundert datiere (aufgrund von Sprenglöchern und eines Prellsteines von 1805). Hingegen hielt er einen älteren Weg, der sich oberhalb des erwähnten Wegs und oberhalb der Alp Maroz abzeichnet, für den urgeschichtlich-römischen Weg.

Auch im Bereiche des Cranch da Sett, d.h. dem kurvenreichen Steilanstieg zum Septimer, beobachtete Planta diverse römische, mittelalterliche und wohl auch neuzeitliche Wegvarianten und selbst eine Radspur von 107 cm Breite. Und auch unterhalb des Säsel glaubte Planta zumindest eine vereinzelte Schleifspur zu erkennen.

Die eigentliche Schlüsselstelle bildete der Säsel auf rund 2'075 m ü. M., wo Planta übereinander zwei markante Felseinschnitte beobachtete, wobei er den oberen für den römischen Fahrweg und den unteren für den mittelalterlichen Weg hielt. Unmittelbar südlich des Säsel fasste Planta wieder mehrere Wegvarianten: einen urgeschichtlichen bis mittelalterlichen Saumweg, den römischen Fahrweg und weitere mittelalterliche und neuzeitliche Wegstücke.²²

Planta begann nun, auch auf der Nordseite des Septimers nach Karrengleisen zu suchen, wurde dort aber nicht fündig.

Aus den doch recht bescheidenen und z.T. auch relativ unsicheren Befunden schloss Planta, dass der Septimerpass schon in urgeschichtlicher Zeit von Bedeutung gewesen war. Zugleich war er der Überzeugung, dass auch über den Septimerpass in römischer Zeit eine Fahrstrasse führte; wenn diese gegenüber der Julier-/Malojaroute auch deutlich unbequemer war, so bot sie doch den Vorteil der viel kürzeren Distanz. Wie erwähnt, rechnete Planta damit, dass man den Septimerpass vor allem mit wenig beladenen Karren von Norden in südlicher Richtung benutzte. Doch ging er zugleich davon aus, dass der Septimer wohl häufiger für den Saumverkehr, als für den Wagenverkehr benutzt wurde. Ab Bivio stiess dann der Septimerweg wieder auf die besser zu befahrende Julierstrasse.

Kritische Voten zu den Hypothesen Plantas

Im Laufe der Jahre wurden immer wieder kritische Stimmen zu den Römerstrassen-Hypothesen Plantas laut. Eine erste negative Bemerkung kam kurz nach den ersten Veröffentlichungen Plantas zur Römerstrasse oberhalb des Silsersees aus der Feder des Kulturhistorikers Hanno Helbling;²³ Helbling bezeichnete Plantas als «Sonntagsjäger mit Entdeckerfreuden» und betonte, dass sich dessen Aufsätze qualitativ «nie mit dem Beitrag von Georg Th. Schwarz und Hans Erb über die römische Bernhardin-Route» vergleichen liessen. Die von Planta entdeckten Strassenstücke befänden sich letztlich dort, wo man sie schon immer vermutet hätte. Zur Ergänzung führte Helbling das römische Wegstück von Plan di Mort in Richtung Splüga auf, mit der Bemerkung, dieses sei Planta offensichtlich entgangen. In einer späteren Publikation nahm Planta Stellung zu den Seitenhieben Helblings. Er bestätigte, dass das Wegstück zwischen Plan di Mort und Splüga in römischer Zeit befahren worden sei, wies aber darauf hin, dass die heutige, noch im 19. Jahrhundert benutzte Weganlage und die Kunstbauten (Stützmauern usw.) eindeutig Konstruktionen aus der Zeit nach 1700 seien (Sprenglöcher).

Nach dem Ableben Plantas wurde ich mehrfach schriftlich und auch mündlich darauf angesprochen, dass Plantas Hypothese bezüglich der Befahrbarkeit des Septimerpasses in römischer Zeit Unsinn und schlechthin auch nicht möglich sei, da der Cranch da Sett hierfür viel zu steil wäre. Im Nachhinein regten sich auch bei mir gewisse Zweifel bezüglich der Befahrbarkeit des Septimerpasses wie auch der «Einbahn-Theorie» über den Julier- und Septimerpass. Die äusserst bescheidenen Radspuren im Säsel und Cranch da Sett-Bereich überzeugen diesbezüglich wenig. Denn auch hier müsste man ja letztlich mit blockierten Rädern gefahren sein, wobei sich dann tiefere Karrengeleisspuren abgezeichnet hätten. Es stellt sich somit die Frage, ob diese bescheidenen Karrengeleise nicht von der mittelalterlichen Castelmur-Strasse (1375) herrühren, die gemäss Planta nur kurze Zeit befahren wurde.²⁴ Zweifellos diente der Septimer-Passweg in urgeschichtlicher und römischer Zeit in erster Linie als Saumpfad.

In den frühen 1990er Jahren befasste sich Carl P. Ehrensperger mit der Römerstrasse über den Julierpass.²⁵ Er vertrat die Ansicht, dass die von Planta aufgezeigten Karrengeleise und Fahrwege keinesfalls römisch sein könnten, da sie in ihrer Art viel zu primitiv seien. Eine Römerstrasse müsse mindestens 2,4 m breit sein und geradlinige Segmente aufweisen, darüber hinaus zeichne sie sich in

der Regel durch zahlreiche Kunstbauten aus. Bei dem von Campell beschriebenen und von Planta erforschten Fahrweg müsse es sich folglich um eine ältere, nämlich eisenzeitliche Fahrstrasse handeln. Im Gegenzug schlug Ehrensperger ein Strassenstück unmittelbar oberhalb Bivio mit mehreren Strassensegmenten und weitere Strassenstücke abseits des heutigen Strassenverlaufes als «antike Julierstrasse» vor.

In einem weiteren Aufsatz behandelte Ehrensperger die römischen Land- und Wasserstrassen des Oberengadiner Seengebietes.²⁶ Unter anderem erklärte er dabei den Weg von Maloja nach Splüga zum «römisch ausgebauten Räterpfad», einen Kanal zwischen dem Silser- und dem Silvaplannersee zum «römischen Treidlerkanal» und eine «Breitestrasse» von 8–9 m Breite beim Kurhaus Maloja sowie weitere Strassenstücke zur römischen Fahrstrasse.

In einer kurzen Replik wurden die meisten Hypothesen Ehrenspergers, die aufgrund falscher Überlegungen und irriger Annahmen und Vorstellungen von «Römerstrassen» erstellt wurden, widerlegt.²⁷ Für die vermeintliche «Römerstrasse» oberhalb Bivio liess sich aufgrund von Planunterlagen des Tiefbauamtes Graubünden nachweisen, dass sie ein Teilstück der Passstrasse des 18. und frühen 19. Jahrhunderts ist, die bis zur Anlage der heutigen Strasse 1846 in Gebrauch stand. Der «römische Treidlerkanal» zwischen Silser- und Silvaplannersee entpuppte sich, ebenfalls aufgrund von Planunterlagen des Tiefbauamtes, als eine Anlage des 19. Jahrhunderts. Das Postulat Ehrenspergers bezüglich einer römischen Siedlung in Silvaplana und eines römischen Heiligtums unter der Evangelischen Kirche daselbst konnte ebenfalls ins Reich der Phantasie verwiesen werden: Der Boden der Kirche wurde 1974/75 durch den Archäologischen Dienst Graubünden umfassend untersucht, wobei keine römischen Funde zu Tage traten. Und selbst die von Ehrensperger geforderte «römische Breitestrasse» von Maloja konnte aufgrund von Foto- und Plandokumentationen als Anlage des Hotels Kulm aus der Zeit um 1880 identifiziert werden, sodass letztlich von den Hypothesen Ehrenspergers nicht mehr viel zurückblieb.

Am Anfang seiner Römerstrassen-Forschung war Planta vollständig darauf fixiert, dass Karrengeleise mit einer Spurbreite von 107 cm römisch seien, wobei er sich dabei vorwiegend auf die bekannten Geleisespuren im Jura (Hauenstein, Bötzingen usw.) und auf Karrengeleise im Piemont berief. Seine Untersuchungen an der Via Claudia Augusta im Nordtirol liessen ihn diesbezüglich vorsichtiger werden.²⁸ Im Bereich der Fliesser Platte und auch an anderen Schlüsselstellen sah er neben römischen Karrengeleis-

spuren auch jüngere, d.h. mittelalterliche oder gar neuzeitliche Radspuren, die sich etwa bezüglich Spurbreite nur geringfügig von den römischen Karrengeleisen unterschieden. Zwischenzeitlich wurde auch von den Strassenforschern des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) anhand verschiedener westschweizerischer Trassees mit Karrengeleisspuren nachgewiesen, dass Karrengeleise in Felspartien nicht *a priori* in römische Zeit weisen, sondern zuweilen gar neuzeitlichen Datums sind;²⁹ besonders eindrücklich konnte man dies an der Geleiselandschaft von Vuiteboeuf/Ste.Croix VD zeigen³⁰, wo sich Karrengeleise sogar des 18. Jahrhunderts finden, deren Radspur nur geringfügig von den «römischen Normmassen» abweicht.

Am Malögin wurde in den späten 1980er Jahren mit einer Train-Einheit unter der Leitung von Urs A. Müller die römische Wagenrampe mit Pferdegespann und Wagen experimentell befahren. Das Resultat war eher ernüchternd: Sowohl Pferde als auch Maultiere hatten grosse Mühe, die Felspartie mit ihrer Steigung von 25–30% zu begehen, geschweige denn mit Wagen zu überwinden. Müller folgerte daraus, dass die Wagenrampe wohl nur mit Umlenkrolle oder unter Zuhilfenahme von Pfosten zu befahren war.³¹ Müller betonte allerdings, dass es wohl ein Fehler war, die Tiere über den blank gereinigten Fels gehen zu lassen, denn normalerweise lag sicher eine dünne Humusdecke und Laubschicht auf der Rampe, die den Tieren einen gewissen Halt gab. Des weiteren ist darauf hinzuweisen, dass, wie bereits Planta bemerkt hatte, die Wagenrampe im Laufe der Jahrhunderte auseinander gebrochen ist und sich auch verschoben³², d.h. wohl talabwärts abgesenkt hat. Es besteht also zumindest die Möglichkeit, dass die Rampe ursprünglich, also in römisch-frühmittelalterlicher Zeit, weit weniger abschüssig war, dann aber abzurutschen begann und immer steiler wurde. Müller wies auch darauf hin, dass die sechs Löcher im Südprofil der Rampe wohl nicht als Hebelansatzstelle für die Fuhrleute dienten, wie von Planta angenommen, sondern vielmehr als Fixen für Rückhaltestangen, um die Karren zu arretieren.

Die Entdeckung von vier römischen Lavezaltären in Sils i.E./Segl, Baselgia³³ liess Stefanie Martin-Kilcher vermuten, dass sich in Sils i.E./Segl, auf der südlichen Seeseite, ein römisches Heiligtum und wohl auch ein Rastplatz befunden hatte.³⁴ Entsprechend vermutete sie die römische Hauptstrasse von Maloja her im Unterschied zu Planta auf der sanfteren Südseite des Sees. Eigene Beobachtungen anlässlich einer Bauüberwachung in Sils i.E./Segl, Baselgia, unweit der Lavezaltar-Fundstelle³⁵, liessen mich aber zum Schluss kommen, dass sich der von Martin-Kilcher beschriebene

Rastplatz, bei dem es sich wohl um den im karolingischen Reichsgutsurbar um 840 n. Chr. erwähnten «stabulo Silles»³⁶ handelt, auf der nördlichen Seeseite, etwa im Bereich der Kirche von Sils i.E./Segl, Baselgia, befunden haben muss. Dies wiederum dürfte beweisen, dass die von Planta entdeckte Wegführung auf der See-Nordseite tatsächlich die römische Durchgangsstrasse ist. Dass sich auch auf der Südseite ein Weg befand, ist zumindest denkbar, da die steile Nordflanke zweifellos immer lawinen- und bergsturzgefährdet war; allerdings war auch die See-Südseite nicht vor Rufenereignissen sicher.

In einem interessanten Beitrag zum Julier- und Septimerpass ging auch die Historikerin Ingrid H. Ringel auf die Hypothesen Plantas ein³⁷, wobei sie diese grösstenteils zu akzeptieren schien. Ringel wies aber darauf hin, dass die Karrengeleise wohl kaum erst in der römischen Kaiserzeit aufkamen, sondern wohl bereits in der jüngeren Eisenzeit, und dass sie bis in karolingische Zeit Verwendung fanden, wofür die Wegvarianten in La Veduta zeugen könnten. Auch Ringel zweifelte an der Befahrbarkeit des Septimers in römischer Zeit³⁸, und entsprechend auch an der «Einbahn-Theorie» Plantas.

Die Untersuchungen Georg O. Brunners im Bereiche der Julierstrasse

Zwischen 1999 und 2003 hat Georg O. Brunner im Einverständnis mit dem Archäologischen Dienst Graubünden die von Planta aufgestellten Hypothesen zum Julierpass im Gelände überprüft. Eine erste Etappe seiner Untersuchungen galt der Frage, ob die Karrengeleise tatsächlich – wie von Planta postuliert – durch intensives Befahren und durch das Abwärtsfahren der Wagen mit blockierten Rädern so tief ausgefahren waren, oder ob diese Radspuren allenfalls auch ausgemeisselt sein könnten.³⁹ Brunner zog dafür Karrengeleise aus geographisch weit auseinander liegenden Gebieten und unterschiedlicher Zeitstellung zum Vergleich heran. Zu seiner Verwunderung liessen sich bei den Karrengeleisen des Julierpasses, insbesondere jenen der La Veduta, höchst selten eindeutige Meisselspuren erkennen. Andererseits ergaben entsprechende Experimente, dass blockierte Räder im anstehenden Fels einen nur unwesentlichen Abrieb verursachen: Er liess einen «Schlitten» mit Eisenreifen und mit einem Gewicht von über 100 kg zehntausend Mal über Gneis schleifen und stellte dabei einen nur minimalen Abrieb von 1–2 mm fest.



Stampa-Maloja, unterhalb Splüga. Karrengeleis mit leicht versetzter Radrinne (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Unterhalb von Splüga, über dem Silsersee, zeigte mir Brunner eine Passage mit seitlich leicht versetzten Karrengeleisen. Die Entstehung dieser Radspuren lässt sich kaum nur durch intensives Befahren erklären.⁴⁰ Vielmehr ist anzunehmen, dass die einzelnen Geleise zu unterschiedlichen Zeiten von Hand hergestellt, d.h. ausgemeisselt worden sind. Aufgrund dieser und auch weiterer Beobachtungen versuchte Brunner plausibel zu machen, dass Karrengeleise im Fels nicht primär durch Wagenräder ausgefahren sind, sondern zuerst ausgemeisselt und anschliessend durch intensives Befahren noch zusätzlich «ausgeschliffen» wurden. Auf dem Julierpass, im Bereich der La Veduta, konnte Brunner nachweisen, dass nicht alle der Radspuren einen mittleren Radabstand von 107 cm aufwiesen, sondern vereinzelt auch Abstände von 115 cm vorkamen.⁴¹

In einer zweiten Etappe begann Brunner, den römischen Fahrweg auf der Suche nach allfälligen datierbaren Zeugnissen mit einem Metalldetektor abzulaufen. Dabei wurde er an zahlreichen Orten fündig.⁴² So stiess Brunner oberhalb des Silsersees, auf Gebiet der Gemeinde Stampa-Maloja, unterhalb Splüga, auf mehrere Fragmente von wohl römerzeitlichen Hufschuhen/Hipposandalen, wie sie den Zugtieren im Herbst und im Winter angezogen

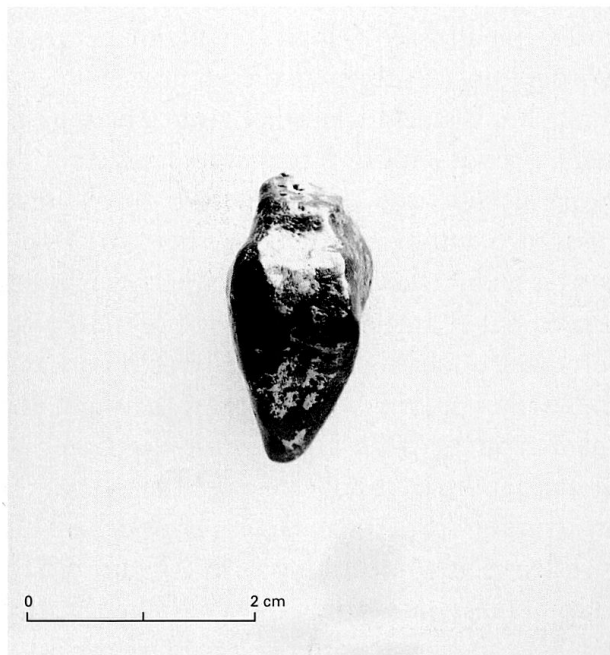
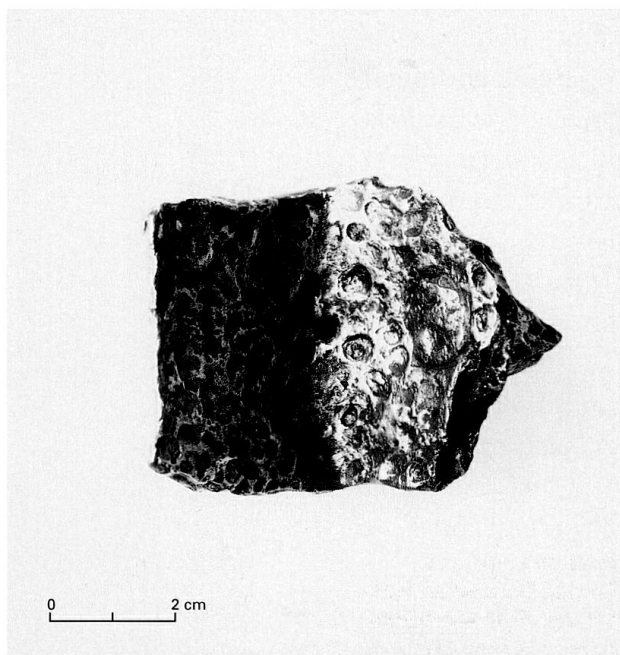
wurden: vereinzelte Seitenplatten, das Fragment einer Bodenplatte und einzelne Dorne (Stollen), wie sie auf der Unterseite des Hufschuhs gewissermassen als «spikes» eingesetzt waren. Des weiteren fand Brunner auch einen «Kupferkuchen»⁴³ aus praktisch reinem Kupfer, der sich zeitlich leider nicht näher einordnen lässt. Oberhalb des Silvaplanersees barg Brunner im Bereich der Flur Fratta wieder ein Seitenplattenstück und mehrere Dorne von Hufschuhen, einen mutmasslichen Achsnagel aus Eisen und das Fragment wohl der Seitenstange einer Pferdetränse. 250-500 m östlich des Heiligtums auf dem Julierpass fand er wieder einzelne Dorne oder Stollen von Hufschuhen.

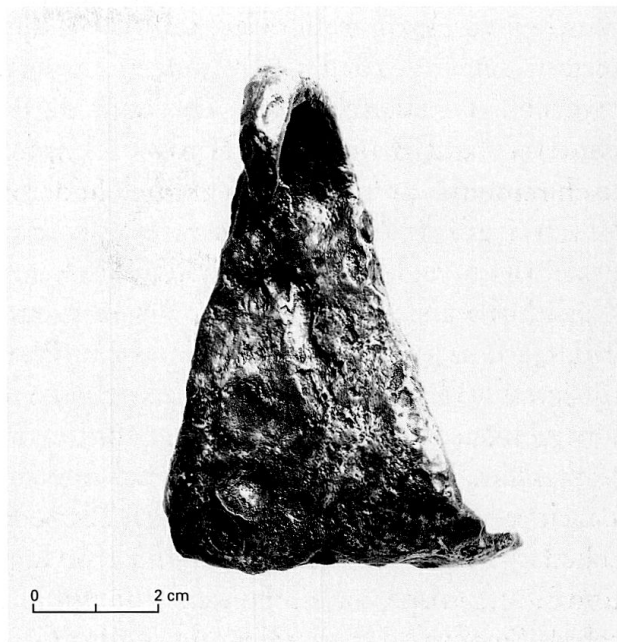
Viel zahlreicher waren die Funde auf der Westseite des Passes, im Bereiche der Alp Surgonda, in der Ebene östlich des Punt Brüscheda, westlich Brüscheda und im Abhang zwischen Brüscheda und Bögia (alle Gemeinde Bivio): mehrere Fragmente von Hufschuh-Seitenplatten, zahlreiche Hufschuh-Dorne, zudem eine römische Münze, die allerdings sehr stark abgenützt war und sich kaum näher als ins 1.-3. Jahrhundert n. Chr. datieren liess.

Einige wenige Hufschuhdorne wurden auch südlich von Bivio an der Septimerstrasse entdeckt. Ein prächtiges Hufschuhfragment sowie einzelne Dorne kamen zudem an einem alten Wegstück zwischen Tinizong und Savognin-Padnal zum Vorschein. Im Gebiet östlich des Padnals fand sich ein einzelner Hufschuhstollen. Hufschuhfragmente und Dorne barg Brunner auch in Tiefencastel-Plaz, d.h. auf der Ostseite der Crap Ses-Schlucht, hier aller-

Links unten: Bivio, östlich Punt Brüscheda. Hufschuhfragment mit Stollen (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Rechts unten: Bivio, östlich Punt Brüscheda. Dorn oder Stollen eines Hufschuhs (Foto: Archäologischer Dienst GR).



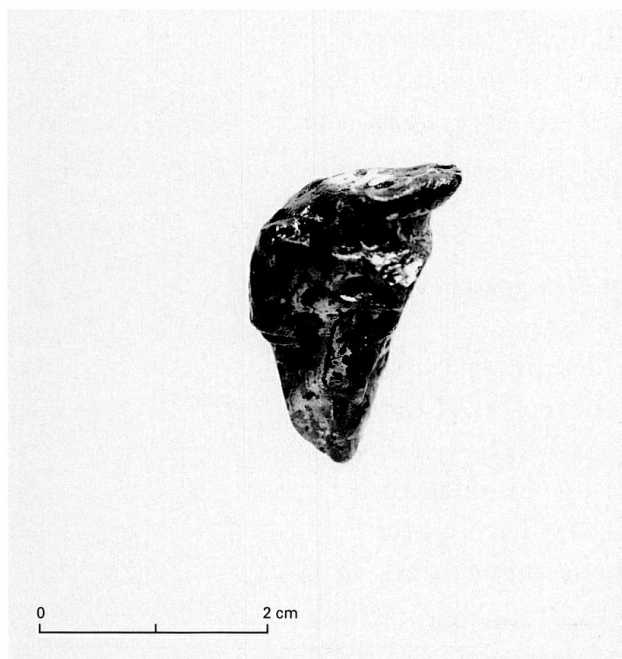


dings nicht im Bereiche des römischen Fahrwegs, sondern des rechtsseitigen Saumpfad. Auf einen vereinzelt Stollen stiess er in Parpan-Farbela.

In der Strassenforschung wird fast immer angenommen, dass die römischen Karren von einem «Ochsengespann» gezogen wurden. Dahingegen lassen die Funde Brunners eindeutig auf «Pferdegespanne» schliessen. Dazu muss allerdings erwähnt werden, dass

Links: Bivio, östlich Punt Brüscheda. Dorn eines Hufschuhs (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Rechts: Tinizong, zwischen Dorf und Mot la Cresta / Padnal. Fragment eines Hufschuhs (Foto: Archäologischer Dienst GR).



Savognin – östlich Padnal. Dorn eines Hufschuhs (Foto: Archäologischer Dienst GR).

die Ochsen in römischer Zeit kaum beschlagen waren, der Nachweis dieser Tiere auf den römischen Fahrwegen faktisch also kaum zu erbringen ist. Hufschuhe werden in der Regel in römische Zeit datiert, es ist aber keineswegs auszuschliessen, dass sie auch noch im Frühmittelalter verwendet wurden.

Brunner gelang es aufgrund seiner Recherchen mit dem Metall-detektor auch, einzelne von Planta als «römisch» bezeichnete Wegstücke als nicht-römische Weganlagen zu identifizieren, so z.B. ein Wegstück bei Brüscheda, das unmittelbar neben der Kantonsstrasse verläuft.⁴⁴ Hier dürfte es sich nach Brunner mindestens teilweise um eine Hilfstrasse für den Bau der Kantonsstrasse handeln.⁴⁵ Auch ein als Saumpfad interpretiertes Wegstück im Crap Ses-Gebiet, das von Val nach Plang Ses führt⁴⁶, ist gemäss Brunner höchstwahrscheinlich jüngeren Datums.

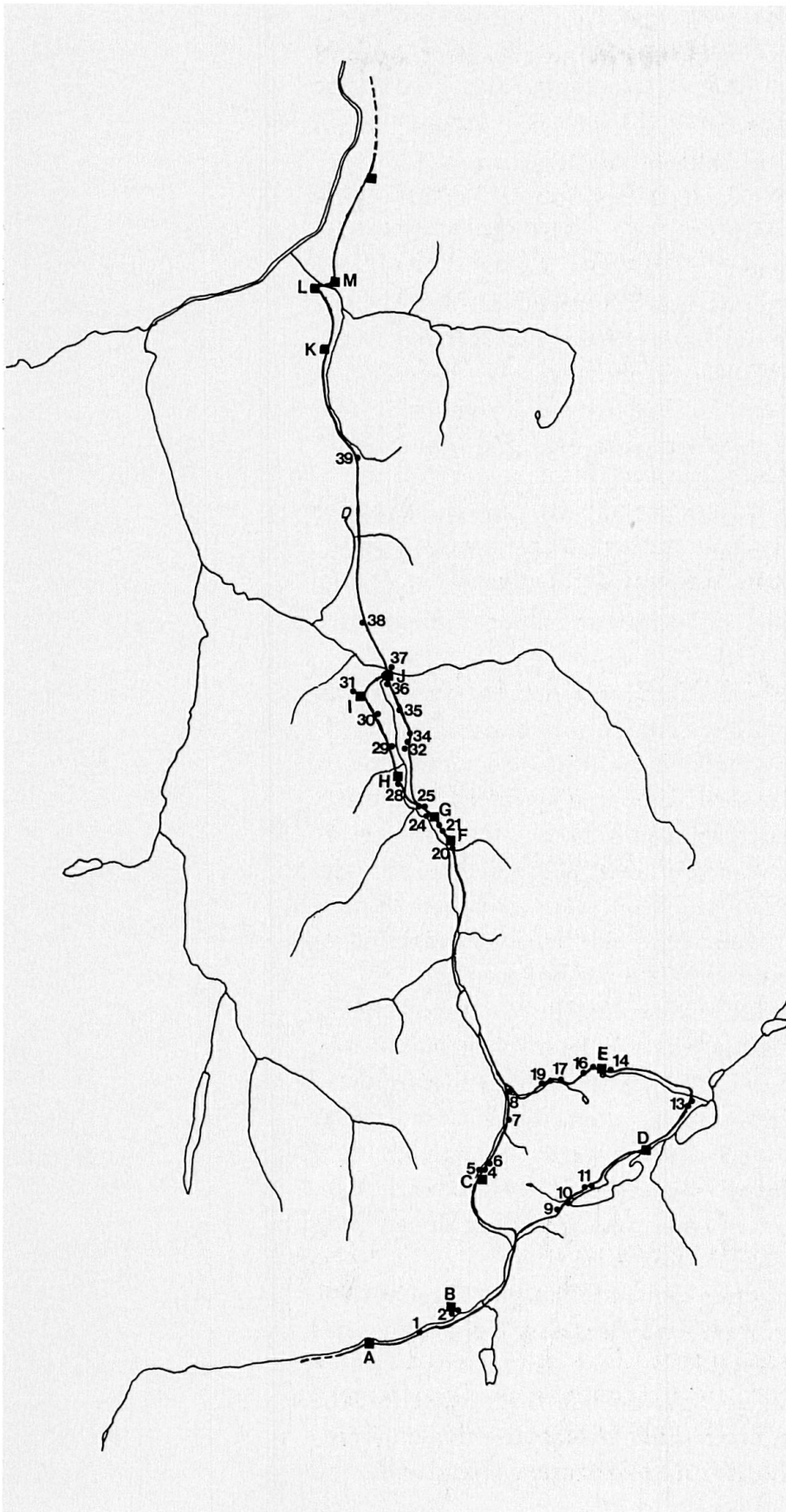
Doch insgesamt kam Brunner zur Schlussfolgerung, dass ein Grossteil der von Planta postulierten römischen Fahr- und Saumwege höchstwahrscheinlich in römische Zeit datiert.

Römische Wegreste aufgrund archäologischer Funde und Fundstellen

Wie bereits Armon Planta und andere Autoren festgehalten haben, können auch römische Fundstellen (etwa Siedlungsplätze, Gräberfelder, Heiligtümer) oder Einzelfunde Anzeiger von römischen Wegführungen und Fahrstrassen sein.⁴⁷ Fundstellen, insbesondere Siedlungen, sind in der Regel als deutliche Indikatoren zu werten, stehen sie doch meist direkt oder zumindest indirekt mit einer Strasse in Zusammenhang. Einzelfunde hingegen können ohne weiteres auch abseits einer Durchgangsrouten liegen. Der Stellenwert jedes einzelnen Fundes muss demnach auf seine Aussage hin überprüft werden.

Siedlungen und andere Fundstellen an der römischen Julier-/Septimeroute

Nachfolgend seien die römischen Fundstellen der Julier-/Septimeroute zwischen der Station Castelmur im Bergell und dem Raum Chur stichwortartig aufgelistet. Der Einfachheit halber zitieren wir für diese Fundstellen ausschliesslich die Publikation: Jürg Rageth. Römische Fundstellen Graubündens. (Schriftenreihe des Rätischen Museums, 47). Chur, 2004. Darin ist auch praktisch die gesamte ältere Literatur enthalten.



Verlauf der Julier-/Septimerroute mit archäologisch bekannten Fundstellen (Vierecke A bis M, siehe Liste S. 286–287) und mit Einzelfunden und kleineren Fundkomplexen (kleine Punkte, Nr.1–41, siehe Liste S. 287–290).

Katalog

- A Bondo–Promontogno, Castelmur: Römische Siedlung und Strassenstation mit mehreren Gebäudekomplexen, zwei Lavezaltärchen und interessanten Kleinfunden. Wohl die im «Itinerarium Antonini» erwähnte Station «Murus».⁴⁸
- B Vicosoprano–Caslac: Ausserhalb des Strassenverlaufs gelegen, späteisenzeitliche Siedlung und spätrömisch-frühmittelalterliche befestigte Anlage.⁴⁹
- C Bivio–Septimerpass, mittelalterliches Hospiz: Frührömische, augusteische Kulturschicht mit Münze und wenig Keramik, wohl aus der Zeit des Alpenfeldzuges. Siedlung oder Wachposten.⁵⁰
- D Sils i.E./Segl, Baselgia: Vier Lavezaltäre mit Weiheinschriften, die möglicherweise auf eine römische Siedlung («de stabulo Silles») und ein Heiligtum hinweisen.⁵¹
- E Bivio–Julierpass, Passheiligtum: Kleiner gemörtelter Mauersockel mit diversen Funden: Inschriftfragment, Statuettenfragment, diverse Münzen und andere Funde. In der Nähe wurden bereits 1854 über 200 Münzen entdeckt. Siehe auch Julierpasssäulen.⁵²
- F Tinizong: Wohl römische Siedlung, die der im «Itinerarium Antonini» erwähnten Station «Tinnatione» entsprechen dürfte. Allerdings archäologisch nur schlecht belegt mit einigen wenigen Einzelfunden und Münzen und eventuell Gräbern.⁵³
- G Savognin–östlich Padnal: Frührömische Siedlung an der Julierstrasse mit Münzfunden und andern Funden; relativ viel Keramik italischer Provenienz. Wohl kurz nach dem Alpenfeldzug gegründet und wahrscheinlich bald wieder aufgegeben. Eventuell Station von militärischer Bedeutung.⁵⁴
- H Riom–Parsonz, Cadra: Grössere römische Mutatio (Herberge und Pferdewechselstation) an der römischen Fahrstrasse auf der linken Talseite. Mehrere grössere Gebäudekomplexe in Holz und Stein, darunter Heizanlagen, Wandmalereien, Badegebäude, Backhäuschen, Schmiedewerkstatt. Reichhaltiges Fundmaterial vom frühen 1.– bis ins 4./5. Jahrhundert n. Chr. Mehrere kleine Holzhütten frühmittelalterlicher Zeitstellung mit frühmittelalterlichem Fundmaterial.⁵⁵
- I Mon–Crest’Ota: Römischer Gebäudekomplex, der höchstwahrscheinlich an der römischen Fahrstrasse lag. Vorwiegend frührömisches Fundmaterial.⁵⁶
- J Tiefencastel–Kirchhügel: Spätrömisch-frühmittelalterliche Siedlung («castellum impitinis») mit Umfassungsmauer, Herdstellen und Pfostenlöchern von Holzbauten. Münzfunde und andere Funde, Keramik und Lavez.⁵⁷

- K Malix–Haus Nr. 67: Mögliche kleine Siedlung an der Durchgangsstrasse. Einige wenige Münzfunde und etwas Keramik.⁵⁸
- L Chur–Welschdörfli: Grösserer römischer Vicus und Marktfleck auf der linken Plessurseite. Zahlreiche Wohngebäude aus Stein, gewerbliche Betriebe, Thermenanlage, frühromische Inschrift, Gedächtnisstätte oder Triumphbogen, frühchristliche Kirche(?). Umfangreiches Fundmaterial vom frühen 1.-5. Jahrhundert.⁵⁹
- M Chur–Hof: Spätromisch-frühmittelalterliche befestigte Siedlung. Heute noch relativ wenige bauliche Befunde gefasst. Ob auch mittelkaiserzeitliche und frühromische Befunde zu erwarten sind, ist vorläufig noch weitgehend offen.⁶⁰

Verschiedene römische Funde an der Julier-/Septimeroute

Im Folgenden werden jene Einzelfunde stichwortartig aufgelistet, die potentiell mit der befahrbaren römischen Durchgangsstrasse und auch einzelnen Saumpfadern in Zusammenhang stehen. Auch hier verzichten wir der Einfachheit wegen auf ausführliche Literaturangaben und verweisen wieder auf die obgenannte Publikation.

Katalog

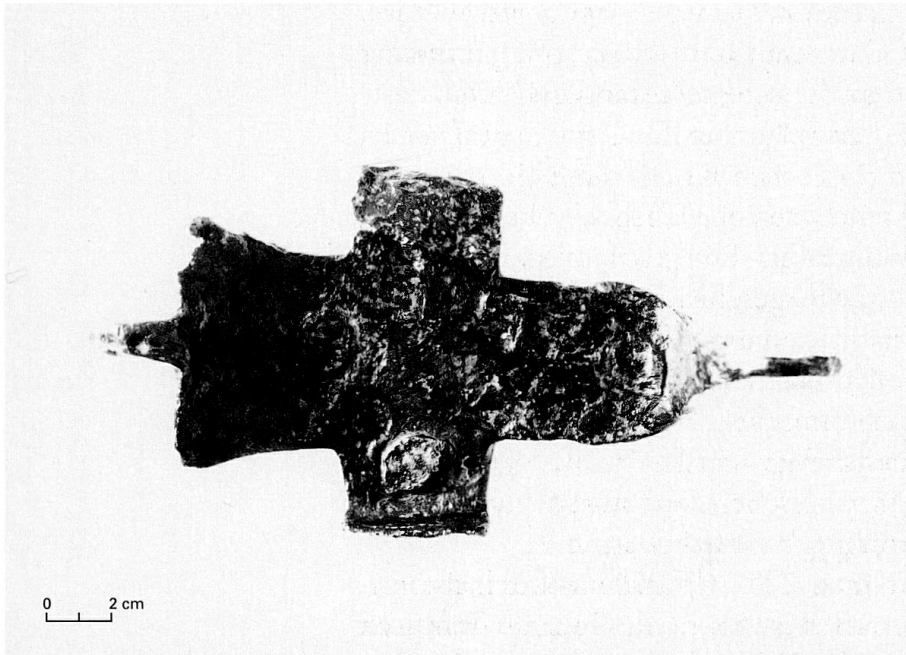
- 1 Stampa–Palü: Sarkophagartiges, möglicherweise römisches Wannengrab («masso avello») an der Kantonsstrasse.⁶¹
- 2 Vicosoprano–oberhalb Dorf: Römische Münze des Commodus.⁶²
- 3 Vicosoprano–Sott Castell: Münze des Constantius II und kleines Lavezaltärchen ohne Inschrift; wohl ausserhalb Strassenbereich.⁶³
- 4 Bivio–Septimerpass: Römische Münze des Trajan auf der Passhöhe.⁶⁴
- 5 Bivio–Septimerpass: römische Amphorenfragmente auf der Passhöhe.⁶⁵
- 6 Bivio–in der Nähe des Septimerpasses: Gestempelte und ungestempelte Schleuderbleie, eine eiserne Hellbardenaxt, zwei Eisenlanzen, eine römische Geschosspitze, ein eisernes Haumesser, ein amphorenförmiges Senkblei, eine Münze und weitere Fundobjekte. Die Funde dürften Zeugnis von Kampfhandlungen auf dem Septimerpass im Zusammenhang mit dem Alpenfeldzug von 15 v. Chr. sein.⁶⁶
- 7 Bivio–Plang Camfer: Eisendorn eines römischen oder frühmittelalterlichen Hufschuhs.⁶⁷
- 8 Bivio–südlich Dorf: Möglicher Eisendorn/-stollen eines römisch-frühmittelalterlichen Hufschuhs.⁶⁸

- 9 Stampa–Maloja, Malögin, knapp unterhalb der Wagenrampe: Eiserne Lanzenspitze, die in die jüngere Latènezeit oder in römische Zeit zu datieren sein dürfte.⁶⁹
- 10 Stampa–Maloja, Kurhaus Maloja: Kleiner Fund mit drei römischen Münzen, entdeckt 1891.⁷⁰
- 11 Stampa–Maloja, unterhalb Splüga: Zwei eiserne Hufschuhfragmente und zwei Eisendorne von Hufschuhen, gefunden auf dem Trassee des römischen Fahrweges.⁷¹
- 12 Stampa–Maloja, unterhalb Splüga: «Kupferkuchen», gefunden im Bereich des römischen Strassentrasses. Möglicherweise in urgeschichtliche bis frühmittelalterliche Zeit zu datieren.⁷²
- 13 Silvaplana–Fratta: Ein Hufschuhfragment, mehrere Eisendorne, ein potentieller Achsnagel und das Fragment einer möglichen Seitenstange einer Pferdetränse, gefunden im Bereich des römischen Fahrwegs.⁷³
- 14 Silvaplana–Julierpass: Vereinzelt Eisendorne von Hufschuhen.⁷⁴
- 15 Bivio–Julierpass: Vereinzelt Eisenstollen von Hufschuhen.⁷⁵
- 16 Bivio–Sur Gonda: Einzelner Eisendorn auf linksufrigem Weglauf.⁷⁶
- 17 Bivio–östlich Punt Brüscheda: Zwei Hufschuhfragmente und 14–15 Eisendorne von Hufschuhen und eine schlecht erhaltene Münze (wohl 1.–3. Jahrhundert n. Chr.), geborgen auf diversen alten Wegläufen.⁷⁷
- 18 Bivio–westlich Tgesa Brüscheda: Zwei Eisendorne von Hufschuhen im Bereich eines alten Weges.⁷⁸
- 19 Bivio–Abhang Bögia/Brüscheda: In einem Hohlweg wurden ein Hufschuhfragment und mehrere Eisenstollen gefunden.⁷⁹
- 20 Tinizong: Im Bereich des Dorfes wurden z.T. schon im 19. Jahrhundert Gräber und eine Münze des Quintillus geborgen. Weitere Bestattungen und eine spätrömische Kleinbronze des 4. Jahrhunderts kamen 1979 ans Tageslicht. Ein vereinzelt TS-Fragment wurde anlässlich der Grabungen in der Kirche St. Blasius geborgen.⁸⁰
- 21 Tinizong–Tuleidas: Eine römische Fibel, eine Geschosspitze aus Eisen, mehrere Eisendorne von Hufschuhen und eine keltische Potin-Münze, gefunden auf einer Baustelle des Tiefbauamtes Graubünden 2001.⁸¹
- 22 Tinizong, zwischen Padnal und Tinizong: Auf einem alten Weglauf ein Hufschuhfragment und ein Eisenstollen.⁸²
- 23 Tinizong–Padnal: 1837 soll beim Padnal eine Münze des Maximilianus Herculus gefunden worden sein.⁸³

- 24 Savognin–Padnal: Anlässlich der Grabungen in der bronzezeitlichen Siedlung wurde eine Münze der Plautilla gefunden. Bereits im 19. Jahrhundert sollen auf dem Padnal viele römische Münzen geborgen worden sein.⁸⁴
- 25 Savognin: Beim Hotel Pianta sollen im 19. Jahrhundert römische Münzen beobachtet worden sein.⁸⁵
- 26 Savognin: Kleines, möglicherweise römisches Lavezdöschen mit Fratzens Gesichtern.⁸⁶
- 27 Savognin–Soras: Eine römische Fibel, geborgen 1980.⁸⁷
- 28 Riom–Parsonz, Sot Gassetta: Auf einem Privatgrundstück wurde 1982 ein Grab mit Bronzenadel-Beigabe gefunden und 1993 eine Kulturschicht mit einer Münze angeschnitten. Das Grab und die Kulturschicht dürften noch zur römischen Siedlung von Riom–Cadra gehören.⁸⁸
- 29 Salouf, zwischen Cadras und Punsal: Diverse römische Funde auf einer kleinen Hügelkuppe.⁸⁹
- 30 Salouf–Motta Vallac: Drei spätrömische Münzen, geborgen anlässlich von Grabungen des Schweizerischen Landesmuseums 1972–77.⁹⁰
- 31 Mon–oberhalb Crest’ Ota: Ein Grab mit Argonnensigillata und Lavez, angeschnitten beim Strassenbau 1946/47. Unsicher, ob ein Zusammenhang zur Siedlung und zur Durchgangsstrasse besteht.⁹¹
- 32 Cunter–Burvagn: Unweit des Hofes Burvagn wurde schon 1786 ein Kupferkessel mit Silber- und Goldmünzen und diversen Schmuckobjekten geborgen. Die Funde dürfen zweifellos in die späte Latènezeit datieren und einen Zusammenhang mit dem Saumpfaden, der in urgeschichtlicher und römischer Zeit durch die Crap Ses-Schlucht führte, haben.⁹²
- 33 Cunter–Burvagn: Anlässlich des Strassenbaus von 1999 wurden bei Burvagn diverse römische Funde beobachtet, die auf eine mögliche kleine Siedlung schliessen lassen.⁹³
- 34 Cunter und Riom–Parsonz: 2002 bis 2004 wurden an verschiedenen Fundstellen im Bereich der Crap Ses-Schlucht zahlreiche römische Militaria-Funde geborgen, darunter mehrere gestempelte Schleuderbleie, mehrere Eisengeschosse und Fibeln, eine Dolabraklinge, ein Haumesser, Zeltheringe, zwei Münzen. Die Funde dürften mit kriegerischen Auseinandersetzungen anlässlich des Alpenfeldzuges von 15 v. Chr. in Zusammenhang stehen. Die Funde liegen in der Nähe von alten Wegführungen, bei denen es sich offensichtlich um Varianten des urgeschichtlichen und römischen Saumpfades handelt und die höchstwahrscheinlich von Armon Planta nicht

erkannt oder falsch eingeschätzt wurden. Die Kartierung der Funde verdeutlicht die Wegführung des urgeschichtlich-römischen Saumweges durch die Crap Ses-Schlucht.⁹⁴

- 35 Tiefencastel–Plaz: Zwei Schleuderbleie mit Legionsstempeln und eine eiserne Hellebardenaxt⁹⁵, ein Denar des Kaisers Titus, eine römische Fibel des 1. Jahrhundert n.Chr., eine Scheibenfibel mit Glaseinlagen aus dem 2./3. Jahrhundert und auch vereinzelte Hufschuhfragmente.⁹⁶
- 36 Tiefencastel–Dorf und Kirchhügel: Mehrere vorwiegend spätrömische Münzen.⁹⁷
- 37 Tiefencastel–Bahnhof: Vollständiger römischer Hufschuh.⁹⁸
- 38 Lantsch–Lenz, Bot da Loz: Eine Münze, eine Fibel und etwas TS.⁹⁹
- 39 Parpan–nördlich Farbela: Einzelner Eisendorn im Bereiche eines alten Weges.¹⁰⁰
- 40 Chur–Stadt: Zahlreiche römische Einzelfunde.¹⁰¹



Tiefencastel – Bahnhof: eiserner Hufschuh aus dem Archiv des RM (Foto: Archäologischer Dienst GR).

Schlussbemerkungen

Die Forschungen Armon Plantas zur römischen Julier-/Septimeroute haben aufgezeigt, dass im Alpenraum keineswegs mit einer «Via Appia alpina», also einer breiten, schön gepflasterten Strasse mit zahlreichen Kunstbauten zu rechnen ist, wie dies von ver-

schiedenen Autoren postuliert worden war – und vereinzelt gar noch heute postuliert wird.¹⁰² Planta konnte nachweisen, dass im Julierbereich nur eine einfache Fahrstrasse bestand, auf der von einem Ochsen- oder eher noch Pferdegespann gezogene kleine Wagen mit zwei Rädern vom Durchmesser 120-140 cm wohl nur mühsam voran kamen. Bei der Überwindung von steilen Passagen (z.B. Malögin) mussten die Fuhrleute den Tieren Hilfe leisten und wohl auch aufpassen, dass die oftmals schräg fahrenden Gefährte nicht mitsamt der Warenladung umkippten.¹⁰³

Heute kann wohl nicht mehr daran gezweifelt werden, dass die Karrengeleisspuren mit einem mittleren Abstand von 107 cm im Bereiche des Julierpasses in römische bis frühmittelalterliche Zeit datieren, wenngleich in der Zwischenzeit ähnliche Spurbreiten auch für mittelalterliche oder gar neuzeitliche Weganlagen nachgewiesen werden konnten.¹⁰⁴ Die jüngst erfolgte Datierung der Radspuren in die Eisenzeit¹⁰⁵ ist kaum wahrscheinlich. Auch wenn der Wagen in der Eisenzeit eine nicht unbedeutende Rolle spielte, so gab es in der jüngeren Eisenzeit im alpinen Raum keine übergeordnete Struktur oder Organisation, die in der Lage gewesen wäre, auf grossräumigem Gebiet eine befahrbare Strasse mit genormter Spurbreite zu erstellen und sie in gutem Zustand zu halten. Solches war nur in einem grösseren Staatswesen mit gut organisierten Truppeneinheiten, eben im römischen Reich, möglich. Auch die Warenmengen, die in den Spätphasen der Eisenzeit über die Pässe gingen, waren nie auch nur annähernd so gross, wie später in römischer Zeit (z.B. Keramik, Lavezgeschirr, Lavezaltäre, Amphoren mit Öl und Wein, Südfrüchte); in urgeschichtlicher Zeit dürfte der Saumhandel vollauf genügt haben. Doch gehen wir mit Planta dahingehend einig, dass die römischen Fahrstrassen primär auf eisenzeitlichen Saumpfadern angelegt wurden, wobei der eine und andere Geländeinschnitt oder auch Felseinschnitt durchaus noch einen eisenzeitlichen Ursprung gehabt haben könnte.

Der Nachweis römischer Fahrwege im Alpenraum oder insbesondere im Bereiche des Julierpasses ist heute im Gelände praktisch nur noch dort möglich, wo der Fels ansteht (z.B. im Malögin, oder im Silsersee-Bereich unterhalb Splüga, in Silvaplana-Fratta oder auch in Bivio-La Veduta). Andernorts dürfte die römische Fahrstrasse – soweit sie nicht durch spätere Strassen- und Wegvarianten zerstört wurde – wohl einfachste Kieselkofferungen aufgewiesen haben, zudem dürften auch natürliche Schotterbette längs der Flüsse und Bäche oder auch einfaches Wiesengelände benutzt worden sein.¹⁰⁶

Dass der Septimerpass – wie dies Planta postulierte – tatsächlich schon in römischer Zeit befahrbar war, ist zu bezweifeln; die Befunde auf der Südseite des Passes sind zu wenig eindeutig für eine solche Schlussfolgerung, auf der Nordseite des Passes fallen sie gar ganz aus.¹⁰⁷ Entsprechend fällt wohl auch die von Planta vorgeschlagene «Einbahn-Hypothese» über Julier- und Septimerpass dahin. Selbstverständlich war der Septimerpass aber für den Saumverkehr von grosser Bedeutung, da die Septimeroute im Vergleich zur Julieroute zwar wesentlich steiler, aber nur halb so lang war. Die Untersuchungen Georg O. Brunners zur Frage, ob die Karrengeleise auf dem Julierpass künstlich in den Felsen gemeisselt worden oder nur durch intensives Befahren so tief ausgefahren sind¹⁰⁸, haben zwar keine eindeutigen Resultate erbracht, aber zumindest aufgezeigt, dass diese Geleisspuren per Meissel in den Felsen eingearbeitet worden sein *könnten*. Unbeantwortet wären aber die Fragen: Wer erbaute diese Strassen und wer war letztlich für deren Unterhalt und den Neubau weiterer Abschnitte zuständig? Die Überprüfung der von Planta definierten römischen Fahrstrasse mit dem Metalldetektor durch Georg O. Brunner und die dabei geborgenen Fundobjekte, etwa römische Münzen, römische Fibeln und zahlreiche Stollen und andere Fragmente von Hufschuhen, haben die Thesen Plantas hinsichtlich der Zeitstellung der von ihm gefunden Wegabschnitte weitgehend bestätigt. Auch unsere Fundkartierung, in die auch die Hufschuhfragmente von Brunner integriert sind, bestätigen die von Planta vorgeschlagene Wegführung weitgehend. Lediglich im Bereiche der Crap Ses Schlucht können wir heute aufgrund neuer, durch Roland Müller entdeckter Funde aufzeigen, dass der Saumpfad einige hundert Meter südlicher verlief, als Planta angenommen hatte. Die Bedeutung der von Planta geleisteten Forschungsarbeit wird in seiner Gesamtheit durch die neusten Ergebnisse allerdings kaum geschmälert.

Jürg Rageth ist Archäolog und als Leiter Wissenschaft beim Archäologischen Dienst des Kantons Graubünden tätig. Zahlreiche Publikationen zur Ur- und Frühgeschichte Graubündens.

Adresse des Autors: Dr. Jürg Rageth, Archäologischer Dienst Graubünden, Loëstrasse 26, 7000 Chur

Endnoten

- 1** Georg Theodor Schwarz. Römerstrasse und alte Wege über den San Bernardino. In: Die San Bernardino-route von der Luzisteig bis in die Mesolcina in ur- und frühgeschichtlicher Zeit (Schriftenreihe des Rätischen Museums, 5). Chur, 1969, S. 18–26.
- 2** Armon Planta. Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardino-Route. In: Bündner Monatsblatt. 1975, S. 32–44. Siehe auch Armon Planta. Verkehrswege im alten Rätien. Bd. 4. Chur, 1990, S. 11–33.
- 3** Hans Conrad. Das römische Passheiligtum auf dem Julier. In: Bündner Monatsblatt 1936, S.119–124; 1938, S. 87–90; Hans Conrad. Schriften zur urgeschichtlichen und römischen Besiedlung des Engadins. Samedan, 1981 (2. Aufl.), S. 91–104.
- 4** Armon Planta. Die römische Julierroute. In: Helvetia Archaeologica 1976/25, S. 16–25; Armon Planta. Verkehrswege im alten Rätien. Bd. 2. Chur, 1986, S 28–32.
- 5** Bündner Urkundenbuch. Bd. 1: 390–1199. Hrsg. von Elisabeth Meyer-Marthaler und Franz Perret. Chur, 1955, 394, 22.44.
- 6** Martin Bundi. Zur Besiedlungs- und Wirtschafts-geschichte Graubündens im Mittelalter. Chur, 1982, S. 172 und 181ff.
- 7** Vgl. Anm. 3.
- 8** Ulrich Campell. Zwei Bücher rätischer Geschichte. Bearbeitet von Conradin Mohr. Chur, 1851, S. 66.
- 9** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 31–41; Planta. Die römische Julierroute (wie Anm. 4); Armon Planta. Die Erforschung alter Wege und Strassen. In: Schweizer Baublatt 1982/86, S. 59–65; Armon Planta. Fahr- und Saumwege im Passland Rätien. In: Terra Grischuna. 1985/4, S. 33–36.
- 10** Siehe diesbezüglich die Karte von R. Glutz in: Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 32f.
- 11** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), Karten 3–6.
- 12** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), Karten 6 und 5.
- 13** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 116, Abb.33.
- 14** Jürg Rageth. Frühromische Siedlungsreste von Savognin. In: Jahresberichte Archäologischer Dienst Graubünden/Denkmalpflege Graubünden 1999, S. 43–52.
- 15** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 97, 104.
- 16** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), Karte 2.
- 17** Siehe dazu auch Jürg Rageth. Römische und prähistorische Funde von Riom. In: Bündner Monatsblatt 1979, S. 49–123, bes. 119f.
- 18** Hans Conrad. Neue Feststellungen auf dem Septimer. In: Bündner Monatsblatt 1934, S. 193–205; 1935, S. 366–377; 1938, S. 225–242; 1939, S. 318–321; vgl. auch Conrad. Schriften (wie Anm. 3).
- 19** Hans Rudolf Wiedemer. Die Walenseeroute in frühromischer Zeit. In: Helvetia Antiqua. Festschrift für Emil Vogt. Beiträge zur Prähistorie und Archäologie der Schweiz. Hrsg. von Rudolf Degen [et al.]. Zürich, 1966, S. 167–172.
- 20** Vgl. dazu das Kap. «Römische Wegreste aufgrund archäologischer Funde und Fundstellen» in vorliegendem Beitrag.
- 21** Armon Planta. Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimerpass. In: Bündner Monatsblatt 1979, S. 212–228.
- 22** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), Karte auf S.80f. und Kartenbeilage 1.
- 23** Hanno Helbling. Die Römerstrasse im Oberengadin. In: Helvetia Archaeologica 1976/7, S. 27/28 und 108–111.
- 24** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 67, 79, Nr.4.
- 25** Carl P. Ehrensperger. Die Römerstrasse über den Julierpass. In: Helvetia Archaeologica 1990/82, S. 34–78.
- 26** Carl P. Ehrensperger. Römische Land- und Wasserstrassen im Oberengadiner Seengebiet. In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft von Graubünden 1991, S. 75–140.
- 27** Arne Hegland, Jürg Rageth, Paul Grimm [et al.]. Altstrassenforschung und angebliche Römerstrassen. Eine Replik. In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft von Graubünden 1992, S. 211–229.
- 28** Armon Planta. Verkehrswege im alten Rätien. Bd. 3. Chur, 1987, S. 13–56, bes. 28–34; Armon Planta. Strassenforschung in Tirol. Zum Verlauf der neuen Via Claudia Augusta bei Zirl. In: Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum 1982/62, S. 99–116.

- 29** Z.B. Mottes, François: De la plaine de l'Orbe en Franche-Comté: voie romaine et chemin saunier. In: Bulletin IVS 1987/1, S. 12–27.
- 30** Guy Schneider, Werner Vogel. Karrengeleise. In: Bulletin IVS. 1995/1, S. 25–34; Guy Schneider, Werner Vogel. Karrengeleise. Römerstrassen oder Trasseen der Neuzeit? In: Spuren, Wege und Verkehr. Festschrift für Klaus Aerni. (Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern, 60). Bern, 1997, S. 117–130.
- 31** Urs A. Müller, Guy Schneider. Zur Problematik der Datierung von Karrengeleisen am Beispiel von Hofstetten-Flüh SO. In: Bulletin IVS 1990/2, S. 13–26, bes. 17; vgl. auch Urs A. Müller-Lhotska. Zum prähistorischen und römerzeitlichen Verkehrs- und Transportwesen in Rätien. In: Bündner Monatsblatt 1991/4, S. 231–276., bes. 256–259.
- 32** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), 22f.
- 33** Hans Erb. Auguste Bruckner. Römische Votivaltäre aus dem Engadin. In: Helvetia Antiqua (wie Anm. 19), S. 223–232.
- 34** Stefanie Martin-Kilcher, Andrea Schaer. Graubünden in römischer Zeit. In: Handbuch der Bündner Geschichte. Hrsg. vom Verein für Bündner Kulturforschung. 4 Bde. Chur, 2005 (2. Aufl.), Bd.1 (Frühzeit bis Mittelalter), S. 61–97, hier S. 92f.
- 35** Jürg Rageth. Sils i.E./Segl, Baselgia/nördlich Haus Suosta Veglia. In: Jahresberichte Archäologischer Dienst Graubünden/Denkmalpflege Graubünden 2002, S. 141–146.
- 36** Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 5), 394, 22.45.
- 37** Ingrid Heike Ringel. Kontinuität und Wandel. Die Bündner Pässe Julier und Septimer von der Antike bis ins Mittelalter. In: Auf den Römerstrassen ins Mittelalter. (Trierer Historische Forschungen, 30). Mainz, 1997, S. 211–295, bes. 233–251.
- 38** Ringel, Kontinuität und Wandel (wie Anm. 37), S. 246–251.
- 39** Georg O. Brunner. Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? In: Helvetia Archaeologica 1999/117, S. 31–41; Georg O. Brunner. Karrengeleise. Ausgefahrene oder handgemacht, antik oder neuzeitlich? In: Bündner Monatsblatt 1999/4, S. 243–263.
- 40** Brunner. Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? (wie Anm. 39), S.36f., Abb.10; Brunner. Karrengeleise (wie Anm. 39), S. 250f. und 249, Abb.7.
- 41** Brunner. Karrengeleise (wie Anm. 39), S. 261.
- 42** Georg O. Brunner. Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten. In: Jahresberichte Archäologischer Dienst Graubünden/Denkmalpflege Graubünden 2002, S. 116–123.
- 43** Rageth. Sils i.E./Segl, Baselgia (wie Anm. 35), S. 148f.
- 44** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 123–125, Abb. 51 und Karte 2b.
- 45** Brunner. Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise (wie Anm. 42), S. 119.
- 46** Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 98, Karte 3.
- 47** Siehe etwa Jürg Rageth. Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden. In: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft von Graubünden 1986, S. 45–108; Jürg Rageth. Il percorso attraverso i valichi dello Julier, del Settimo e dello Spluga in Epoca romana. In: L'antica Via Regina. Como, 1995, S. 363–389, bes. fig.18; Jürg Rageth. Römische Strassen und Wegreste im bündnerischen Alpenraum. In: Über die Alpen. Menschen, Wege, Waren. Hrsg. vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg. Stuttgart, 2002, S. 59–65, bes. Abb. 5; Jürg Rageth. Römische Fundstellen Graubündens. (Schriftenreihe des Rätischen Museums, 47). Chur, 2004.
- 48** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 35f., Nr. 21.
- 49** Ebenda, S. 81, Nr. 308.
- 50** Ebenda, S. 34, Nr. 113.
- 51** Ebenda, S. 71, Nrn. 245 und 246.
- 52** Ebenda, S. 33, Nr. 10 und 11.
- 53** Ebenda, S. 76f., Nrn. 273, 274 und 278.
- 54** Ebenda, S. 66f., Nr. 222.
- 55** Ebenda, S. 62, Nr. 200.
- 56** Ebenda, S. 60, Nr. 183.
- 57** Ebenda, S. 75f., Nr. 271.
- 58** Ebenda, S. 58, Nr.164.
- 59** Ebenda, S. 45–51, Nr.81–111.
- 60** Ebenda, S. 39–42, Nr.45–54, 62.
- 61** Ebenda, S. 73, Nr.255.

- 62** Ebenda, S. 81f., Nr.309.
- 63** Ebenda, S. 82, Nr.310.
- 64** Ebenda, S. 34, Nr.14.
- 65** Ebenda, S. 34, Nr.15.
- 66** Jürg Rageth. Weitere frühromische Militaria und andere Funde aus dem Oberhalbstein GR. Belege für den Alpenfeldzug. In: Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte 2005/88, S. 302–312; Jürg Rageth. In: Weitere römische Militaria-Funde aus dem Oberhalbstein. In: Jahresberichte Archäologischer Dienst Graubünden/Denkmalpflege Graubünden 2004, S. 36–51.
- 67** Fund Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 68** Fund Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 69** Rageth. Weitere frühromische Militaria (wie Anm. 66), S. 339f.; Rageth. Weitere römische Militaria-Funde (wie Anm. 66), S. 93f.
- 70** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 72, Nr. 252.
- 71** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 72** Jürg Rageth. Stampa, Maloja/unerhalb Splüga. In: Jahresberichte Archäologischer Dienst Graubünden/Denkmalpflege Graubünden 2002, S. 148–149.
- 73** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 74** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 75** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 76** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 77** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 78** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 79** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR.
- 80** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 76f., Nrn. 273, 274 und 278.
- 81** Funde Georg O. Brunner; Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 77, Nr. 279.
- 82** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation und Funde Archäologischer Dienst GR.
- 83** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 76, Nr. 276.
- 84** Ebenda, S. 66, Nr.220 und 221.
- 85** Ebenda, 66, Nr.219.
- 86** Ebenda, S. 66, Nr.218.
- 87** Ebenda, S. 67, Nr.224.
- 88** Ebenda, S. 62f., Nr.202 und 204.
- 89** Ebenda, S. 65, Nr.215.
- 90** Ebenda, S. 66f., Nr. 216.
- 91** Ebenda, S. 60, Nr. 184.
- 92** Z.B. Jakob Bill. Der Depotfund von Cunter/Burvagn. In: Helvetia Archaeologica 1977/8, S. 29/30, 63–73.
- 93** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 52, Nr.115.
- 94** Funde R. Müller; Jürg Rageth. Frühromische Militaria und andere Funde aus dem Oberhalbstein GR. Belege für den Alpenfeldzug. In: Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte. 2004/87, S. 297–303; Jürg Rageth. Weitere Frühromische Militaria (wie Anm. 66); Jürg Rageth. Weitere römische Militaria-Funde (wie Anm. 66).
- 95** Funde R. Müller; Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 76, Nr. 272.
- 96** Funde Georg O. Brunner, Dokumentation und Funde Archäologischer Dienst GR.
- 97** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 75, Nr. 270.
- 98** Ebenda, S. 75, Nr.268.
- 99** Ebenda, S. 56, Nr–149.
- 100** Fund Georg O. Brunner, Dokumentation Archäologischer Dienst GR; Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 60, Nr.186.
- 101** Rageth. Römische Fundstellen (wie Anm. 47), S. 39–51.

102 Zuletzt Ehrensperger. Die Römerstrasse über den Julierpass (wie Anm. 25).

103 Z.B. Brunner. Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? (wie Anm. 39), bes. S. 38, Abb.11.

104 Z.B. Schneider, Vogel. Karrengeleise 1995 (wie Anm. 30), S. 25–34.

105 Z.B. Ehrensperger. Die Römerstrasse über den Julierpass (wie Anm. 25), bes. 43-47; Müller-Lhotska. Zum prähistorischen und römerzeitlichen Verkehrs- und Transportwesen in Rätien (wie Anm. 31), bes. S. 251f. und 261; Ringel. Kontinuität und Wandel (wie Anm. 37), S. 242.

106 Planta. Verkehrswege. Bd. 2 (wie Anm. 4), S. 122f., Nr.3; Brunner. Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise (wie Anm. 42), z. B. S.119.

107 Diese Meinung wird übrigens auch durch andere Autoren vertreten, so z.B. Ringel Kontinuität und Wandel (wie Anm. 37), S. 246; Rageth. Il percorso (wie Anm. 47), bes. S. 367.

108 Brunner. Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? (wie Anm. 39); Brunner. Karrengeleise (wie Anm. 39).