Zeitschrift: Jahresbericht der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden

Herausgeber: Historisch-Antiquarische Gesellschaft von Graubünden

Band: 111 (1981)

Artikel: Frühe Verkehrswege im Umkreis von Bonaduz

Autor: Planta, Armona

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-595839

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: 29.11.2025

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

Frühe Verkehrswege im Umkreis von Bonaduz

Von Armon Planta

1. Im späten Mittelalter

Es ist bekannt, dass die beiden Brücken von Reichenau erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts gebaut wurden.[1] Erst dann wurde dieser Ort zum Schlüsselpunkt des ganzen Verkehrs nach dem Hinterrhein- und Vorderrheingebiet. Die einmalige Lage dieses gegen die beiden Rheine vorragenden Felssporns konnte aber erst genutzt werden, als es sich lohnte, zwei Brücken nicht an einer günstigen Stelle im Fluss zu bauen, sondern an der verkehrstechnisch günstigsten Stelle – eben in Reichenau.

Zuerst wurde die Farsch-Brücke über den Vorderrhein gebaut, denn dieser Bau bot weniger Schwierigkeiten als der Brückenschlag über den vereinigten Rhein. Von einer der letzten Farsch-Brücken ist heute noch ca. 20 m südlich des heutigen linksufrigen Brückenansatzes ein mächtiger gemauerter Pfeiler erhalten (Abb. 10). Auf alten Stichen sieht man auch, dass diese Brücke auf der rechtsufrigen Seite etwa beim ersten Drittel der Flussbreite mit ihrem rechten Pfeiler auf einem nun verschwundenen Felsblock stand. Von diesem bis zum Ufer führte eine im Gegensatz zur Brücke nicht überdachte Brückenrampe. Nun führte die neue Strasse von der Brücke nach Bonaduz durch die Aue von Isla, dann durch einen mächtigen Hohlweg südlich der heutigen Strasse, der bis zu dieser Zeit nur der Landwirtschaft gedient hatte.

Am östlichen Ende der Brücke stand nun ein neues, mit einer Gaststätte verbundenes Zollhaus, etwa an der Stelle des heutigen Hotels «Adler».[2] Vom einstigen Zollhaus führte eine noch heute erhaltene schmale, überwölbte Wendel-Rampe hinunter, wahrscheinlich zum Zollposten am östlichen Brückenkopf.

Von diesem führte die neue Strasse dem vereinigten Rhein entlang nordwärts an der Kapelle vorbei zur später – aber auch noch im 14. Jahrhundert – gebauten Brücke über den vereinigten Rhein, dann auf Emser Boden den Käppelistutz hinauf nach Tuleu. Erst 1755 wagte der kühne Baumeister Johann

[1] Poeschel Erwin, Kunstdenkmäler Graubündens, Bd. IV, S. 24
[2] wie Anmerkung 1

Heinrich Grubenmann aus Teufen 100 m südlicher einen trefflichen Neubau in einem einzigen, 70 m langen Bogen an der Stelle, wo die heutige Brücke den Rhein überquert.[3]

Die Vereinfachung und Konzentration des Verkehrs in Reichenau ermöglichte im kommenden 15. Jahrhundert eine neue, günstige Verkehrskonzeption an der unteren Strasse, die sich 1473 in der Erneuerung der Viamala und der Gründung der Port Thusis manifestierte.[4]

2. Die frühere Verkehrslage

Es ist kaum zu glauben, dass die äusserst günstige Verkehrslage des Fluss-Sporns von Reichenau erst im 14. Jahrhundert erkannt und ausgenutzt wurde. Wie spielte sich der Verkehr vorher ab? Um es einfach zu sagen: Anstatt zweier Brücken waren deren drei notwendig. Diese befanden sich von Reichenau aus gesehen innerhalb eines Umkreises von etwa 2 km. Wir wollen uns nun mit diesen Brücken beschäftigen:

2.1. *Die Punt Arsa (verbrannte Brücke)*

diente bis ins 14. Jahrhundert dem Verkehr ins Bündner Oberland.[5] Die alten Dorfteile von Domat/Ems zeigen genau den Verlauf der einstigen Wege. Der Zugang zur Veia Calanca, die südlich des Dorfes vorbeiführte, erfolgte vom Dorfzentrum aus zwischen der Tuma Tschelle und der Tuma Falveng. Der Dorfteil zwischen der Tuma Casté und der Tuma Tschelle wird erst entstanden sein, nachdem die Veia Lucmagn zusammen mit der Unteren Strasse nach Reichenau führte.

Bis Ende des 14. Jahrhunderts führte die Veia Lucmagn zwischen der Tuma Turrera und der Tuma Casté mehr als 1,5 km gegen Westen zur 10 m tiefer liegenden Flussterrasse von *Punt Arsa*. Die dortige Brücke querte den Rhein genau nördlich der heutigen Grundwasser-Pumpstation der Emser Werke (nicht zu verwechseln mit der 300 m westlich liegenden Rheinwasserpumpstation) und benutzte dazu als Stütze einen mächtigen, auf der Taminser Seite im Rhein stehenden Felsblock, den *Piterza*-Stein (Piterza = punt arsa, Rätisches

[3] Neue Bündner Zeitung, 1937, Nr. 100, Die alten Reichenauer Zollbrücken
[4] Viamalabrief vom 23. April 1473, GA Thusis Nr. 3
[5] Poeschel Erwin, KDGR, Bd. IV, S. 24

Namenbuch, Bd. 2 S I 261/I 22). Dieser Felsblock ist heute leider meistens vom Stau überflutet[6] (Abb. 1/2/3).

Auf der linken Fluss-Seite lässt sich die Veia Lucmagn gut von hier bis nach Tamins verfolgen. Südlich des Feldsträsschens von Pradamal in der Umgebung des einstigen Brückenkopfs fällt einem genauen Beobachter auf, dass die Äcker und Ackerraine nicht natürlich zum Gelände verlaufen, d.h. horizontal, sondern gegen SW zum Rhein hinunter. Ihre Lage ist vom Verlauf der einstigen Veia Lucmagn diktiert (Abb. 4). Eine rechtsseitige Zufahrt zum heutigen Strässchen entspricht genau dem einstigen Weg. Links des Feldsträsschens ist dieser nur noch rechts des auf der Karte eingezeichneten Feldweges als nach N verlaufende Erhöhung im Wiesboden gut erkennbar. Etwa dort, wo der Feldweg (südl. des ersten *a* von Pr*a*damal) die Koordinate 189 schneidet, zweigt gegen NNW ein mit Gras überwachsener Feldweg als genaue Fortsetzung der oben erwähnten Erhöhung im Wiesboden ab (Abb. 5). Er biegt, nun nicht mehr benutzt, vor dem Hang gegen NW ab und ist hier gut als Ablagerung des durch die Wegerosion und den Verkehr aus dem nun folgenden Steilstück zu Tal beförderten Materials als Aufschüttung zu erkennen (Abb. 6). Im nun folgenden waldigen Hang steigt der Weg regelmässig Richtung WSW gegen den nördlichen Rand der Wiesenlichtung von Valtonis, zuletzt im heutigen Bachbett.

Dieser Wegabschnitt ist trotz seiner Breite schwer zu finden. Er darf weder mit einem neueren Weg, der vom Hangansatz gegen NO in den heutigen (auf der Karte eingezeichneten) Weg hinaufführt, noch mit einem einstigen Bewässerungsgraben verwechselt werden. Selbstverständlich diente der nun vollständig mit fast undurchdringlichem Maquis bewachsene Weg bis zum Bau des Crapnerstein-Weges (crap ner = schwarzer Stein) auch der Landwirtschaft als Zufahrt zu der Flur von Pradamal. Dass der heutige Weg erst in jüngerer Zeit angelegt wurde, beweisen seine noch nicht völlig mit dem Hang ausgeglichenen bergseitigen Böschungen. Von Valtonis über Caldeira nach Tamins ist die einstige Veia Lucmagn mit dem heutigen Feldweg identisch.

Solange der Weg von Chur ins Hinterrheintal ganz auf der rechten Rheinseite ins Domleschg oder über die St. Hippolythbrücke nach Rhäzüns führte, bedeutete der von der Punt Arsa nach Tamins beschriebene Verlauf der Veia

[6] Merkwürdig ist die, nach alt Lehrer Koch in Tamins (noch?) gebrauchte Redewendung: «Das muoscht du no piterza» im Sinne von «Dafür musst du noch büssen». Wahrscheinlich kommt diese Redewendung davon, weil der Piterzastein eine grosse Gefahr für die Flösser war. Wenn sie nun ihr Floss nicht an diesem Stein vorbeibrachten, verstand man das als Strafe für irgend ein begangenes Vergehen. Diese Aussage von alt Lehrer Koch wurde auch von Dr. Alexi Decurtins bestätigt.

Lucmagn keinen Umweg, ja eher eine Kürzung. Und dabei wich man noch dem Steilabfall von Wischadunca östlich von Tamins aus.

Es ist aber anzunehmen, dass bis zum Bau der zweiten Brücke bei Reichenau der Verkehr aus dem Hinterrheingebiet nicht nach Tamins hinauf und dann nach Pradamal hinunter verlief, sondern direkt zur Punt Arsa führte. Dazu musste nun aber der Steilhang von Wischadunca gequert werden. Tatsächlich sind beidseits der Rüfe unterhalb der heutigen Feldstrasse Reste eines alten Weges vorhanden, besonders im Umkreis von Asella. Der bis zum Fahrweg nach Asella auch später benutzte alte Weg führt dort unter der Oleodottobrükke hindurch, quert horizontal die steile Zufahrt nach Asella und führt weiterhin horizontal, nicht so gut erkennbar, gegen die südwestlichste Ecke von Pradamal.

Die Punt Arsa soll erst einige Jahre nach dem Bau der zweiten Brücke bei Reichenau abgebrannt sein.[7] Wäre nicht Brandstiftung denkbar, um den gesamten Verkehr über die neue Brücke bei Reichenau zu zwingen?

2.2. *Der Punt Veder*

Der Punt Veder[8] führte etwas mehr als 2 km westlich von Reichenau über den Vorderrhein. Dort findet man auf der Bonaduzer Seite den Namen Punt Veder für eine Aue am Rhein auf der Landeskarte. Diese Brücke verband einst Bonaduz mit Trin und Tamins und damit in weiterem Sinn das Hinterrheintal mit der Surselva (wenn man dem schwierigen Versamertobel ausweichen wollte) und mit dem seit jeher benutzten Kunkelspass,[9] der z.B. bei zerstörter Rheinbrücke bei Ragaz oder zur Umgehung von Zollstellen und Kontrollen benutzt wurde, dazu noch mit dem Vorteil unentgeltlicher Herberge im Kloster von Pfäfers.

Von Tamins her wird der Weg zur Brücke etwa so geführt haben wie der heutige Feldweg durch die Flur von Planezzis. Die Brücke befand sich ziemlich sicher am Beginn des Steilaufstieges von der Aue von Punt Veder nach dem Plateau von Bonaduz. Hier bildet der Rhein auf der rechten Seite eine bleibende Schotterbank, sodass der ans linke Ufer abgedrängte Rhein schmal und leicht zu überbrücken ist (Abb. 7).

7 Quelle unbekannt

8 Im Sur- und Sutselvischen braucht man für Punt beide Artikel, also «igl punt» wie im Italienischen und Französischen, und «la punt».

9 Am 21. Dez. 1933 fand man in der Nähe von Vättis beim Strassenbau ca. 850 spätrömische Münzen in einem Bronzegefäss. Siehe Jahresbericht XXX und XXXI des St. Gallischen Historischen Museums, S. 2 ff.

Der Aufstieg nach Bonaduz ist in der Landeskarte eingezeichnet, diente er doch noch bis vor kurzem der Bewirtschaftung der Aue Punt Veder, heute mit einem zerfallenen Stall. Aber die einstige, durch Erosion entstandene Breite von 4 m des steilen Weges beweist eindeutig, dass es sich um mehr handelt als bloss um einen Zugang zu einem abgelegenen Stall, und das trotz seiner Steigung von 24%. Diese scheinbar grosse Steigung ist für einen alten Weg ganz normal, gibt es doch an der befahrenen römischen Via Claudia Augusta im Tirol an zwei Stellen Steigungen von über 40%! (Abb. 9).

Vom linken Rheinufer muss auch ein Weg nach Trin und damit in die Surselva geführt haben. Geschah das unten am Rhein, genau gegenüber der einstigen Burg Wackenau? (Von dieser Burg auf ihrem hohen, vom Rhein umspülten Felssporn war die Überwachung des Verkehrs über den Punt Veder möglich). Das ist sehr wahrscheinlich, da der tiefe Einschnitt des Malienserbaches erst wieder weit oben, wenige Meter unterhalb der heutigen Strasse, eine Querung erlaubt. Dort befindet sich übrigens noch ein Überrest der alten gewölbten Steinbrücke der einstigen Veia Lucmagn (heute Wanderweg mit neuem Holzsteg). Leider wurden am linken Rheinufer durch den Bahnbau alle eventuellen Wegreste zerstört (Abb. 8). Erst im Wald östlich des Gutes von Plez (Trin) sind eindeutige Reste eines einstigen Weges hinauf nach Plez–Dabi–Porclis (Trin) sichtbar. Dieser Wegverlauf ist wahrscheinlich, da wir östlich des Malienserbaches im Gelände von Bullis keine Wegspuren feststellen konnten als Verbindung hinauf zum Talweg Tamins–Trin, es sei denn, man nehme an, der Weg habe über Matriel geführt. Dieser Umweg ist aber sehr unwahrscheinlich.

2.3. Das Versamer Tobel

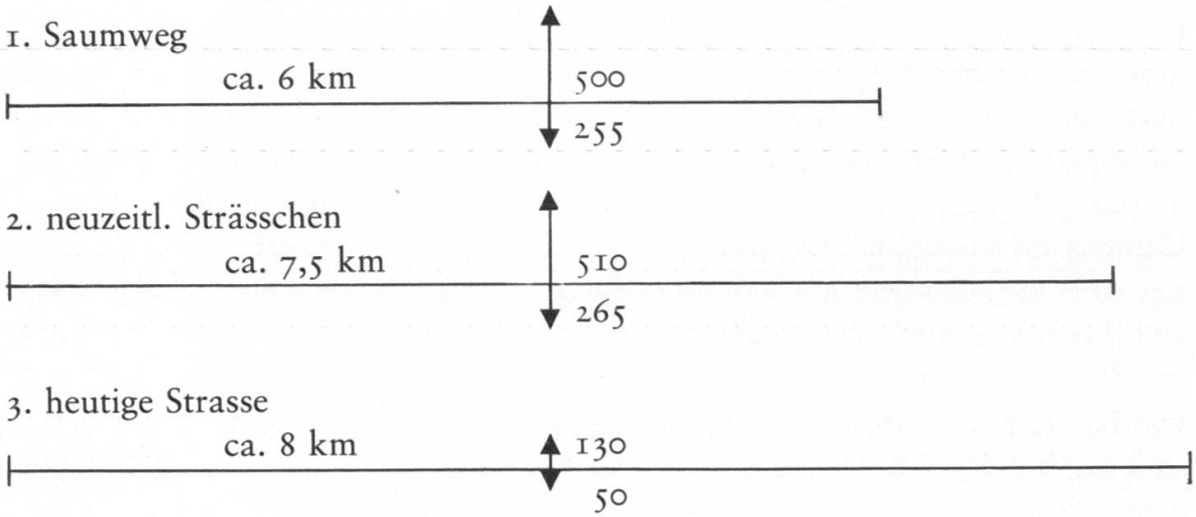
Es ist anzunehmen, dass das Vorderrheintal zumindest bis nach Ilanz schon seit urgeschichtlicher Zeit beidseits des Rheins, d.h. über Trin–Flims–Laax sowie über Bonaduz–Versam–Castrisch, begangen wurde. Der südseitige Weg, der die Querung des tiefen Versamer-Tobels verlangt, ist in dessen Nähe vom Gelände diktiert. Die aus Rhäzüns und Bonaduz kommenden Wege vereinigten sich bei Caumas (SO-Ecke der Koord. 748/186), um ohne Schwierigkeiten gegen den 945 m ü.M. liegenden markanten Geländeeinschnitt Sigl Ault (auf der Höhe) zu führen. Von hier zog sich der älteste Saumweg, der bis in die Neuzeit benutzt wurde, zuerst bergseits des heutigen Fahrweges am Berghang östlich der Ebene von Parstogn entlang. Von der heutigen Wegkreuzung entspricht der ziemlich steil gegen SW in die Ebene von Parstogn hinunter führende heutige Fahrweg dem einstigen Weg. Bis hierher wird er zur Bebauung der Felder immer befahr-

bar gewesen sein. Bei der Einmündung in die Ebene ergab sich im Laufe der Zeit durch die im Steilstück erfolgte Erosion – wie an anderen Orten – eine dammartige Aufschüttung. Darauf quert der Weg die topfebene Flur und mündet mit einem hohlwegartigen Einschnitt in den zum Versamer Tobel abfallenden Wald. Durch diesen ging es gegen SW durch den rasch steiler und schmaler werdenden Waldhang zusehends schwieriger erkennbar hinunter zur Rabiusa (Abb. 11a). Deren Querung erfolgte etwa 50 m südlich der Koord. 184. Auf der Versamerseite ist der Weg leichter zu verfolgen, da er laut Aussage von Felix Jehli in Versam-Unterhof noch bis in unser Jahrhundert als Zugang zu einer Mühle im Rabiusatobel gedient habe. In zwei Schlaufen führt der Weg hinauf zum Rossboden, an dessen Südrand vorbei (auf der LK eingezeichnet) hinauf in den Einschnitt der Terrasse von Unterhof. Auf der Terrasse ist der einstige Weg ostseits der heutigen Strasse als Baumreihe erkennbar und westseits noch als schmaler eingezäunter Weg (Abb. 11b).

In neuerer Zeit baute man von Sigl Ault nach Versam ein 3 m breites Fahrsträsschen. Es führt, auf der Karte eingezeichnet, von dort nach der oberhalb der Ebene von Parstogn vorher beschriebenen Wegkreuzung in einer scharfen Kehre gegen N, darauf westlich der Ebene von Parstogn entlang, dann in 10 Kehren hinunter zur heutigen Strasse. Vom Pt. 731,3 führte es anfänglich in einer Biegung gegen SO hinunter ins Tobel, um dort die Rabiusa zu überqueren. Auf der linken Tobelseite benutzte das Strässchen den gleichen Wald-

Distanz- und Höhenunterschiede der verschiedenen Wege zwischen Bonaduz und Versam:

Bonaduz–Versam



hang nach Versam-Unterhof wie die heutige Strasse. 1829 baute Ing. Richard La Nicca in 70 m Höhe eine kühne, 60 m lange Holzbrücke über den Fluss. Leider stürzte sie 1896 wegen Unachtsamkeit ein und wurde durch eine eiserne Brücke ersetzt, die noch heute dem Verkehr dient. Die heutige Strasse von Bonaduz nach Versam wurde im Jahre 1881 gebaut.

2.4. *Die St. Hippolythbrücke (Punt Sontg Ipeult)*

Die Lage der beiden eben beschriebenen Rheinübergänge ruft noch nach einem dritten Rheinübergang, nämlich über den Hinterrhein zwischen Bonaduz und Rhäzüns. Obschon wir trotz intensivsten Suchens im Gelände beidseits des Rheins bei Sogn Gieri/St. Georg keine Spuren, weder eines Zugangs nach der Brücke, noch von dieser selbst feststellen konnten, gab es hier eine Brücke dieses Namens, denn es wäre höchst unwahrscheinlich, dass der Verkehr aus dem Hinterrheintal die Brücke von Punt Veder benutzt hätte, um nach Chur zu gelangen; zudem hatte Rhäzüns Weiderechte in der Isla Bella auf der rechten Talseite.[10]

Von Chur her kommend führt der natürliche, gegebene Weg nach dem Domleschg und Heinzenberg zum Geländeeinschnitt zwischen Igls Aults und dem rechtsseitigen Talhang südwestlich von Vogelsang (Domat/Ems) und von dort hinunter in die Auen von Bregl. Hier ist der Rhein wegen seiner breiten Furten zur Querung ohne Brücke sehr geeignet, sofern man nicht wegen einem beim Bau der Reichenauer Bahnbrücke gefundenen Bronzeschwert (als Weihgabe?) auf eine dortige urgeschichtliche Furt durch den Hinterrhein schliessen will. Unseres Erachtens wäre aber eine Verfrachtung des Schwertes zusammen mit dem Flussgeschiebe im Laufe von 3000 Jahren von der von uns angenommenen 1,5 km flussaufwärts liegenden Furt durchaus möglich.[11]

Die Querung des Flusses bei Bregl wird seit der Urzeit bis zum Bau der Hippolythbrücke geschehen sein. Da die Viamala noch zu Beginn unserer Zeitrechnung, also eine Zeitlang auch noch von den Römern, linksseitig umgangen wurde,[12] führte der Hauptweg aus dem Schams vorderhand dem Fusse des Heinzenberges entlang nach Rhäzüns, dort durch den Rhein und über Vogelsang nach Chur.

[10] Bener P. J., Etwas von Pont Arsitscha und andern Brücken und Grenzpunkten des Domleschgs, BM 1932, S. 249 ff. Er meint, auf der rechten Rheinseite Reste dieser Brücke gefunden zu haben. Nach unserer Meinung handelt es sich aber um Reste eines neuzeitlichen Weges, dem Rhein entlang. Siehe Seite 251 f. jenes Aufsatzes.

[11] Heierli Jakob/Oechsli Wilhelm, Urgeschichte Graubündens, Zürich 1903, S. 7

[12] Planta Armon, Alte Wege durch die Rofla und Viamala. Schriftenreihe des Rätischen Museums Nr. 24: die Römer umgingen zuerst die Viamala linksseitig, aber nur auf 1320 m ü.M. Als sie die Viamala bezwangen, mündete der römische Weg bei Sils ins Domleschg.

In diesem Zusammenhang ist die Legende bemerkenswert, die erzählt, St. Georg, dem die Kirche auf dem steil gegen den Rhein abfallenden Hügel nordöstlich von Rhäzüns gewidmet ist, sei es auf der Flucht vor seinen Verfolgern gelungen, auf seinem Pferd mit einem Sprung über den Rhein sich seinen Verfolgern zu entziehen. Auffallend scheint uns nun, dass die früher oder später gebaute Brücke Hippolythbrücke (Hippos = griech. Pferd, Hippolyt = Rosselöser) heisst, denn St. Hippolyth war der Schutzherr der Soldaten und Pferde. Zwar stammt auch der Name Veulden (Feldis) von Apeult (Hippolyth), und seine Kirche ist ihm geweiht. Wäre es aber nicht möglich, dass die so wichtige Brücke schon ihren Namen trug, ehe das Patrozinium in Feldis/Veulden entstand?[13]

Wo könnte die Hippolythbrücke gestanden haben? Das lässt sich nur vermuten. Wenn wir annehmen, dass sie an einer engen Fluss-Stelle gebaut wurde, um den von Chur her führenden Weg auf die linke Talseite hinüber zu leiten, ist es logisch, dass der Weg nicht unnötigerweise den steilen Felsabfall des Crap Taglieu gegenüber Sogn Gieri querte, sondern nördlich davon über den Rhein geführt haben muss. Das wäre genau östlich der Kirche Sogn Gieri möglich (Abb. 12). Auf der Landeskarte ist am linken Rheinufer ein Felsband eingezeichnet. Hier fliesst auch der Rhein auf Fels, und das Ufer kann hier nicht unterspült werden. Dies ist hier sonst nirgends der Fall, bestehen doch der darüber liegende Kirchhügel und die Umgebung entweder aus Bergsturzmaterial oder späteren Aufschwemmungen. Darum treffen wir überall an den linksseitigen steilen Uferhängen Rüfenanrisse (die zum Teil wieder mit Wald überwachsen sind) und zum Plateau hinaufführende Tälchen. Nur am Fusse des Kirchhügels ist das nicht der Fall. Hier ragt ein niedriger Felssporn in den Rhein hinaus, und von diesem gelangt man ohne Schwierigkeiten, das Felsband querend, hinauf in den Hang unterhalb der Kirche. Dieser Aufstieg hätte (zuletzt) südlich des Kirchhügels auf das Plateau geführt.

Die Hippolythbrücke würde aber – sofern sie schon damals bestand – ihre überregionale Bedeutung schon zur Römerzeit verloren haben, denn nach der Bezwingung der Viamalaschlucht mündete der Splügen–St. Bernhardinweg bis

[13] Farner Oskar, Die Kirchenpatrozinien des Kantons Graubünden, JHGG 1924. Er schreibt: «Nicht ausgeschlossen ist, dass auch der relativ spät belegte Titel in eine sehr frühe Missionsepoche zurückreicht. *St. Hippolytus,* mit Gallus, der vermutlich erst später hinzutrat (Dazu fragen wir: Könnte das nicht erst bei der Gründung der Kirche in Feldis geschehen sein?), zusammen der Patron der Kirche zu Feldis im Domleschg, an dem sich (wie Farner irrtümlicherweise meint) die Römerstrasse hinzog; erst im 15. Jahrhundert urkundlich festzustellen. Ein Vergleich mit dem Churer Kalender zeigt, dass es sich um den unterm 13. August während der Regierungszeit Valerians in Rom mit 19 Genossen gestorbenen Hippolytus handelt.»
Planta von, Robert, siehe Anm. 15. Auch er meint, es handle sich wegen der lautlichen Abwandlung von St. Hippolyt in Apeult (Veulden = Feldis) um ein sehr altes Patrozinium.

ins Mittelalter bei Sils ins Domleschg. Der Rhein wurde vorteilhafter beim Nesselboden in der Viamala an einer schmalen – zwar hohen – Stelle überbrückt als östlich von Sogn Gieri, wo die schmalste Stelle des Flusses immerhin 50 m misst!

Zwischen dem Ende des 14. und 15. Jahrhunderts zogen Reichenau und Thusis den ganzen Viamalaverkehr an sich. Dadurch verlor die Hippolythbrükke ihre letzte Bedeutung als Verbindung des Heinzenbergs mit Chur. Sie ging ein, und die Rhäzünser verkauften schlussendlich 1856 für Fr. 2000.— ihre Weiderechte auf der rechten Talseite, da diese ja für sie wertlos geworden waren.[14]

3. Der nördliche Talausgang aus dem Domleschg

Dieser war von der Römerzeit bis ins ausgehende Mittelalter äusserst wichtig. Hier befand sich als Schlüsselstelle zu den Pässen des Hinterrheins das grösste Hindernis, abgesehen von der Viamala, Rofla und (wenn man das Albulatal noch miteinbeziehen will) dem Schin. Es ist der felsige Steilabfall gegenüber Sogn Gieri/St. Georg (Abb. 12/13). Er könnte aber schon in vorrömischer Zeit unter Benützung eines natürlichen, gegen Norden aufsteigenden Grasbandes gequert worden sein. Zur römischen Zeit wurde an verschiedenen Stellen zum Gefällsausgleich, aber unter Benützung des erwähnten Grasbandes, ein Weg in den Fels gehauen. Seit damals heisst dieser Stein «Crap Taglieu» d.h. der behauene Stein.[15] Heute ist dessen Name vergessen, da das äussere Domleschg seit 1827 über eine Rheinbrücke bei Rothenbrunnen an die linksseitige Hauptstrasse angeschlossen ist.

Verfolgen wir nun diesen Weg von Chur bis ins Domleschg. Er verliess im römischen Welschdörfli die Stadt. Zwei Kilometer vor Domat/Ems, südlich der Kantonsstrasse und westlich des Valpagherabaches, verzweigte sich der Weg

[14] Castelmur Andreas, Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Verkehrswesens im äusseren Domleschg, BM 1938, S. 80.

[15] Planta von, Robert, Sprachliches und Geschichtliches aus dem Domleschg. BM 1938, S. 171. Er schreibt: «Die einstige Brücke von Feldis nach Rhäzüns-Bonaduz ist noch jetzt bekannt unter dem Namen Punt Sontg Ipeult (St. Hippolyth), und der *Crap sontg Appeult*, der Hippolythusstein unten am Rhein zum Aufpflanzen der Prozessionsfahne, lebt noch in der Erinnerung der Rothenbrunner.» Dazu meinen wir, ob es nicht möglich – oder sogar wahrscheinlich – wäre, dass es sich bei diesem Stein nicht um einen einzelnen Steinblock handelt, sondern um den Felsabfall von Crap Taglieu? Wäre es nicht auch möglich, dass die Löcher zum Aufpflanzen der Prozessionsfahnen den beiden von uns gefundenen Sprenglöchern entsprächen, die erst nachträglich umgedeutet wurden? Merkwürdig ist auch die Prozession der Feldiser nach dem Crap Sontg Apeult. Lässt sie nicht vermuten, dass ihr Kirchenpatron zuerst dem Crap Taglieu als Schutz für Soldaten und Pferde diente? Siehe Nomenklaturplan Gde. Domat/Ems.

bei Prau Casté (südwestl. der Einmündung der Felsbergerstrasse) in die südliche *Veia Calanca* und die nördliche *Veia Lucmagn*. Während die letztere anfänglich parallel zur heutigen Kantonsstrasse an der gleichen Stelle wie diese ins Dorf Domat/Ems mündete, dieses querte und zur schon erwähnten Punt Arsa führte, ist der Verlauf der Veia Calanca, abgesehen von einer kurzen Unterbrechung bei der Querung der Val Mulin, durchgehend auf der Landeskarte eingetragen. Dieser Weg führte südlich des Dorfes und wahrscheinlich auch südlich des heutigen Gutes Vogelsang vorbei gegen SW zum schon erwähnten tiefsten Geländeeinschnitt zwischen Igls Aults und dem rechtsseitigen Berghang. Leider wurde diese Passage ca. 1940 beim Bau des Polenweges nach Rothenbrunnen vertieft, sodass keine Spur des einstigen Weges mehr vorhanden ist. Während der urgeschichtliche Weg wohl in die Auen von Bregl hinunterführte, ist das beim römischen Weg nicht so sicher. Man findet ihn eindeutig erst wieder südwestlich des Tunneleinganges der N 13 etwa 20 m hoch am Hang. Südwestlich eines sinterreichen Quellbaches (der den Fischteich speist) ist der Weg streckenweise aus dem Fels gehauen (Abb. 15). Kurz vor der nun folgenden Rüfe vor dem Crap Taglieu haben wir den Weg bis auf den anstehenden Fels freigelegt. Dazu musste zwischen 50 cm und 1 m Humus entfernt werden. Der Fels zeigt keine Radspuren (Abb. 17/18). Jenseits der Rüfe ist der Eintritt des Weges in den Crap Taglieu noch sichtbar. Darauf biegt er um eine Felsnase nach Süden. Hier fällt der Fels senkrecht bis ans Rheinufer ab, darum ist hier der Weg nur noch als schmales Grasband vorhanden. Auch hier ergab ein Schnitt *keine Radspuren* (Abb. 13/19). Wir möchten diese Tatsache ausdrücklich betonen. Obschon z.B. Christoph Simonett annimmt, die Viamala und der Splügen seien schon zur Römerzeit befahren worden, sind wir überzeugt, dass diese Annahme nicht stimmen kann. Trotz intensiven Suchens fanden wir weder am Splügen noch in der Rofla und Viamala irgendeine Radspur im Fels, im Gegensatz zum Römerweg am Maloja–Julier, Septimer und der Via Claudia Augusta im Tirol, wo an felsigen Stellen immer 107 cm auseinanderliegende Radrinnen zu sehen sind.

Nun quert der Weg über einer senkrechten Wand einen z.T. bewachsenen Felshang, dann führt er wieder um eine Felsnase steil abwärts durch das schon erwähnte, im Querschnitt horizontale Band in eine Runse (Abb. 20/21). Bis zur nächsten, bis auf den Fels ausgewaschenen Runse ist der Weg aus dem Fels geschnitten (Abb. 22). Jenseits der Runse endet die äusserst exponierte Passage des Crap Taglieu auf einer mit Quarzsteinen besäten kleinen Terrasse. Von hier weg führt die Veia Calanca etwa 20 m über dem Talboden in den Hang.

Bis heute wurde wahrscheinlich irrtümlicherweise die Veia Calanca mit den Calancaskern (Übername für Zinngiesser) in Zusammenhang gebracht. Da man bis jetzt durch den Crap Taglieu nur den Wegspuren am Fusse der Felswand, entlang dem Rhein, Beachtung schenkte, schien der Name Calanca nicht anders erklärbar. Im Rätischen Namenbuch Bd. 2 steht auf Seite 60 unter 4.: Calanca = steiler Abhang, Schlucht, Abgrund. Der Name trifft also einwandfrei zu auf die Passage des römisch-mittelalterlichen Weges im Crap Taglieu. Der Weg ist hier mindestens so exponiert wie in der Viamala. Merkwürdigerweise hat bis heute noch niemand diesen Wegverlauf durch den Crap Taglieu beschrieben, weder G. Bener[16] noch Andreas Castelmur von Tomils.[17] Uns scheint es fast unglaublich, dass es bis heute noch keinem Historiker eingefallen ist, wenige Gehminuten östlich des Bahnhofes von Rhäzüns von einer freien Stelle im Steilabfall gegen den Rhein als Aussichtspunkt (Koord. 750, 350/185, 210) den klaren und eindrücklichen Verlauf des wahrscheinlich urgeschichtlichen und ganz bestimmt römisch-mittelalterlichen Weges auf der gegenüberliegenden Talseite durch den Crap Taglieu zu bewundern.

Südlich des Crap Taglieu führt der einstige Weg, nun von zwei auf der Landeskarte eingezeichneten Abrissen unterbrochen, gegen Süden. Kurz vor dem nördlichen Abriss mündet ein vom Talgrund heraufführender Weg in die Veia Calanca. Das ist der wahrscheinlich spätere Zugang zur Querung am Fusse des Crap Taglieu, wenige Meter über dem Rhein. Von ca. 300 m nördlich der Koordinate 184 an ist er in der Landeskarte als Fussweg bis nach Ravetg markiert. Er diente aber mit teilweisen Korrekturen bis zum Bau des Polenweges der Waldnutzung. Auffallend ist, dass dieser Weg nicht die topfebenen Lichtungen längs des Polenweges benutzte. In Ravetg querte der Weg über die Punt Arsitscha den Bach der Val Pedra. Der Standort dieser Brücke war bis in die jüngste Zeit umstritten.[18] Vielleicht könnte als zusätzlicher Beweis für ihren Standort in Ravetg der bis jetzt nicht beachtete Geländename *Arsas* zuoberst in Val Pedra südlich von Feldis dienen. Von Ravetg führte der Weg durch das grosse «Gemäuer» am Fusse der Burg Niederjuvalta nach Rothenbrunnen.

[16] Bener Gustav, Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Strassenzügen. BM 1942, S. 156 und speziell S. 159. Hier meint er unter dem Abschnitt Domleschg bloss: «Von wegbautechnischen Antiquitäten interessanter Konstruktion wüsste ich von der Zollbrücke über die Albula zwischen Sils und Fürstenau bis zum Talabschluss bei Nieder Juvalta gegen den Vogelsang (Domat/Ems) keine zu nennen.»

[17] Castelmur Andreas, Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Verkehrswesens im äusseren Domleschg. BM 1938, S. 82. Er schreibt vom Weg durch den «Stein» gegenüber der St. Jörgenkapelle bei Rhäzüns. Dass er aber dort nur den späteren Verlauf des Weges kannte, beweist seine Erwähnung, dass diese Landstrasse vom angeschwollenen Rhein jeweils weggeschwemmt wurde.

[18] Liver Peter, Die Punt Arsitscha als historischer Grenzpunkt. BM 1978, S. 41ff. In seinem Aufsatz beweist er, dass die umstrittene Punt Arsitscha bei Ravitg über den Bach von Val Pedra führte.

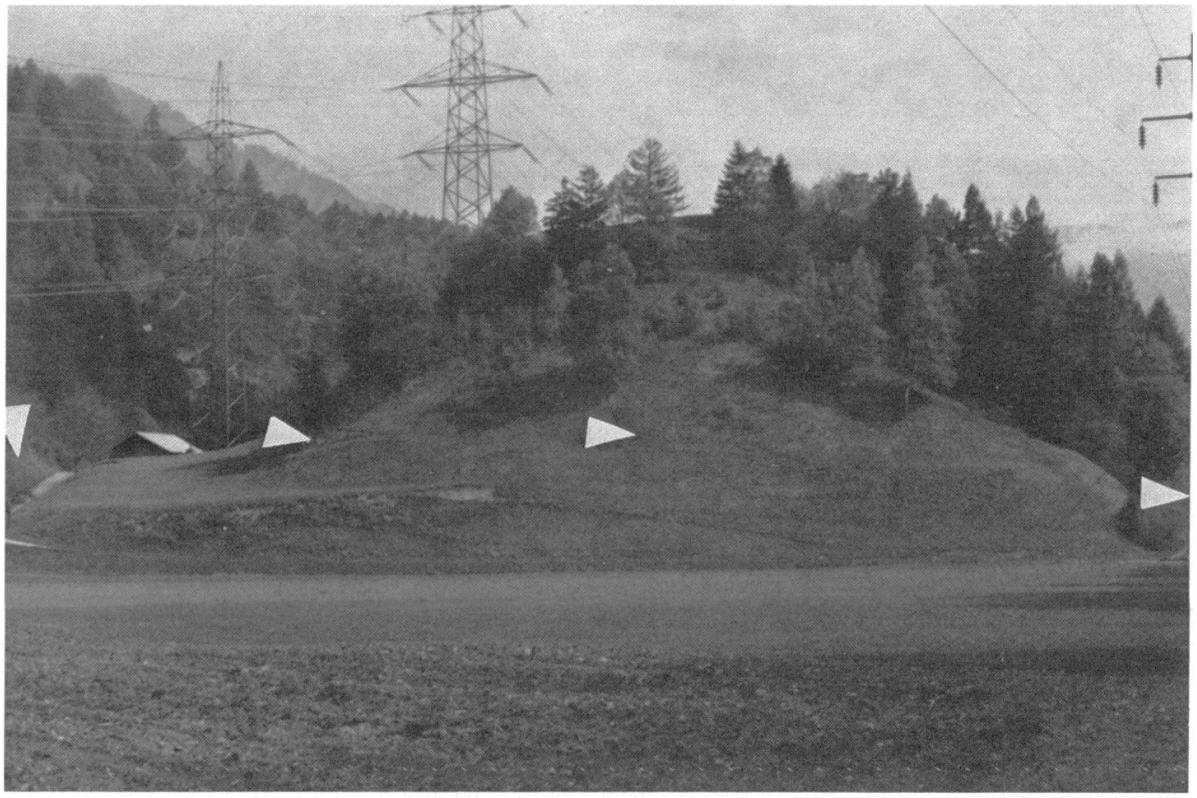
Da der oben beschriebene Weg durch den Crap Taglieu sehr gefährlich war und auch ständig abbröckelte, verlegte man ihn später hinunter an den Rhein. Dazu mussten (mindestens an einer Stelle) Felspartien weggesprengt (Abb. 24) und streckenweise dem Rhein entlang Holzkasten mit Steinpackung erstellt werden. Deren Reste beschrieb P. J. Bener[19] irrtümlicherweise als Überreste der Hippolythbrücke. Seit damals sind 50 Jahre verflossen, und wir fanden darum davon nur noch einen einzigen Holzbalken (Abb. 23). Der Unterhalt dieses schwierigen Wegabschnitts oblag zuletzt den Gemeinden. Domat/Ems wie auch Trans und Scheid vom Domleschgerberg weigerten sich 1823, am Unterhalt des Weges mitzuhelfen. Im Jahre 1828 erhielt das äussere Domleschg über eine neue Brücke bei Rothenbrunnen Anschluss an die 1818–1835 neu gebaute Kommerzialstrasse.[20]

4. Eine unbekannte Taltraverse im Domleschg?

Bis heute nehmen die Historiker an, es habe im Mittelalter zwischen Domleschg und Heinzenberg nur die Brücken bei Sils und Fürstenau gegeben. Der Talweg durch das Domleschg führte ab Rothenbrunnen am westlichen Fuss des Schlossfelsens von Ortenstein neben der Kapelle Sogn Vetger (St. Victor) vorbei, hinauf nach Paspels. Er musste diese Steigung in Kauf nehmen, da südwestlich von Paspels die Felsen steil zur einstigen Schwemmlandebene des Rheins abfallen und ein Wegbau an deren Rand nicht möglich war.

Nun gab es aber auch auf dem Gebiet der Gemeinde Paspels bei Pardisla eine, dem St. Michael geweihte Kapelle. Sie stand am Fusse des *P* von *P*ardisla (LK 1:25 000, 1215, Thusis). Sie wurde zuletzt als Einstellraum benützt und wurde vor etwa 10 Jahren abgebrochen. Heute ist nur noch ihre Mauer gegen den Hang erhalten. Wie lässt sich die Kapelle an dieser Stelle erklären? Wie oben gesagt, war ein Talweg von Rothenbrunnen nach Fürstenau ohne die Gegensteigung über Paspels nicht möglich. Dagegen reicht bei Pardisla (isla = insula = Insel) ein 40 m hoher hügelförmiger Geländesporn weit in das einstige Rheinbett vor. An dessen Nordhang gibt es eine deutliche Einkerbung, die auf einen einstigen Weg hinweist. Es ist also sehr wahrscheinlich, dass die St. Michaelskapelle an einer Talquerung hinüber nach dem heinzenbergischen Unterrealta stand. Vielleicht war sie aus Dank an eine gelungene Rheintraversierung oder zum Gedenken an dabei Verunglückte gestiftet worden.[21]

[19] Bener P., BM 1932, S. 251 f.
Castelmur Andreas, S. 83 ff. (siehe Anmerkung 7)
[20] Castelmur Andreas, S. 84 (siehe Anmerkung 7)
[21] Poeschel Erwin, KDGR, Bd. III, S. 109.



Hügel von Pardisla, einst auf drei Seiten vom Rheinbett umgeben. Die waagrechten Pfeile zeigen den Verlauf des mutmasslichen Weges zur Rheintraversierung. Der senkrechte Pfeil zeigt gegen den Standort der St. Michaels-Kapelle.

5. Ein möglicher urgeschichtlicher Weg nach Norden aus dem Domleschg

Sofern der Crap Taglieu in vorrömischer Zeit nicht gequert wurde, führte dessen Umgehung ganz sicher nicht über das 1469 m ü.M. gelegene Feldis/ Veulden, sondern benützte die möglichst niederste Passage oberhalb des Crap Taglieu. Diese gibt es auf 880 m ü.M., also nur 260 m höher als die Veia Calanca, während Feldis 850 m höher als diese liegt.

Wir haben den möglichen Umgehungspfad begangen und glaubten immer wieder, ihn im Gelände zu erkennen. Er beginnt südseits am nördlichen Ende der länglichen Lichtung am Polenweg nahe der Bezirksgrenze. In gleichmässigem Anstieg gelangt man ohne das kleinste Hindernis hinauf auf die Geländeschulter im Walde von Buigls. Von hier könnte der Weg am vorteilhaftesten horizontal bis zur Val da Treps und von dort hinunter nach Vogelsang geführt haben.

6. Zwei Wege von Rhäzüns zum Heinzenberg

Der untere, wichtigere Weg

führte nach den Feldern von Undrau südlich von Rhäzüns, dann in zwei Varianten hinunter in die Aue von Isla. Die nördliche – wahrscheinlich jüngere – ist in der Landeskarte als Fahrweg eingezeichnet (nördlich der Zahl 663). Die hier mit dem Hang vollständig ausgeglichenen Böschungen beweisen das hohe Alter dieses, möglicherweise nur zur Land- und Forstwirtschaft benutzten Abstieges. Das ältere Trassee führt in zwei Varianten, einer steilen direkten und in einer mit zwei Kehren, vom südlichen Ende von Undrau ungefähr zum Fuss des I von *I*sla (auf beiliegendem Landeskartenausschnitt) und von dort südwärts, stets am Fusse des Hanges.

Leider gab es am Fusse der Platte (bei der Einmündung der Domleschgerstrasse in die Kantonsstrasse nördlich des Bahnhofes von Rothenbrunnen) so viele bauliche Veränderungen, dass hier nichts mehr vom ursprünglichen Zustand festzustellen ist. Auf dem engen Raum zwischen dem Fels und dem korrigierten Rhein befinden sich die Kantonsstrasse, die Bahn und ein Strässchen zur Mineralquelle Rhäzüns und zur Aue von Isla (Abb. 28). Von der Platte folgte der Weg dem Fusse des Heinzenberges.

Der obere Weg

Im Gegensatz zu dem an wichtigen Stellen durch Strassen-, Bahn- und Kraftwerkbau ab dem Plattenwald bei Unterrealta (Zervreilakraftwerk) bis gegen die Wiesen von Undrau (Rhäzüns) zerstörten linksseitigen Talweg ist dieser Weg in der Landschaft noch gut zu verfolgen. Sein Trassee verläuft bald tal- und bald bergseits des niedrigsten möglichen (auf der Karte eingezeichneten) Weges am Rande des Steilabsturzes südöstlich von Tschuncauns und dann oberhalb des steilen und felsigen Plattenwaldes durch den Wald von Ruvreu (ruver = Eiche!) nach Präz.

Verfolgen wir nun den uralten Weg. Von Rhäzüns führte er an der Kirche von St. Paul vorbei und ist bis zum Pt. 811 mit dem heutigen Strässchen identisch. Ab Pt. 811 ist der Weg im leicht bewaldeten Weideland talseits des heutigen Fahrweges als leichter Hohlweg gut zu erkennen. Sehr eindrücklich sind dann im folgenden Wald, auch talseits des heutigen Wegs, zwei (z.T. auch drei) parallele Wegvarianten vor der Val Curtgin, die älteste talseitigste als

tiefer, schräg zum Hang verlaufender Hohlweg. Die zwei resp. drei Wegvarianten, besonders der Hohlweg, zeugen vom einstigen intensiven Gebrauch dieser Verbindung des mittleren Heinzenbergs mit Rhäzüns (Abb. 25).

Das ist nicht verwunderlich, endete doch eine urgeschichtliche und auch römische Viamalaumgehung in Masein. Von dort war Rhäzüns entweder am Fusse des Heinzenbergs entlang oder über Schauenstein–Tartar–Präz erreichbar. Nachdem die Römer die Viamala bezwungen hatten, führte ihr Hauptweg über Hohenrätien ins Domleschg. Später verlagerte sich der Verkehr wieder auf die linke Talseite, vielleicht wegen des Traversinertobels in der Viamala und auch wegen der äusserst exponierten Traverse des Crap Taglieu am nördlichen Talausgang, die beide nicht mehr erfüllbare Anforderungen an den Unterhalt stellten.

Um Gegensteigungen und vielleicht auch dem (leider nicht mehr feststellbar wie) schwierigen linksseitigen Talausgang auszuweichen, vermied man, von der Viamala nach Pt. 1065 auf der Rongellerhöhe kommend, den Abstieg von 300 m nach Pt. 781 am Nollabach, sei es nach Masein oder nach Thusis, sondern man gelangte in leichtem Anstieg nach Saissa, darauf mehr oder weniger horizontal nach dem Dürrwald. Dort gab es zwar einen steilen Abstieg von 250 m ins Nollatobel und eine Gegensteigung nach Urmein. Dagegen führte dann der Weg sozusagen horizontal durch den mittleren Heinzenberg durch die Ortschaften Flerden–Portein–Sarn–Dalin–Präz über Pleun da Tschuncauns auf 1100 m ü.M. nach Rhäzüns.

Kehren wir wieder zum begonnenen Wegverlauf zurück. Er verlässt die Val Curtgin bergseits der Weggabelung beim Pt. 934. Darauf kreuzt der Weg in steiler Führung die jetzige Wegschlaufe und mündet unterhalb des heutigen Weges in die Lichtung von Planas. Von da führt er gut erkennbar talseits des heutigen Weges dem Steilabfall entlang. Die heutige Wegschlaufe östlich des letzten *s* von Tschuncauns quert dort den alten Weg, der nun nach dem Tälchen nördl. der Koordinate 182 steiler zum Pleun da Tschuncauns hinaufführt, da hier der heutige Weg z.T. in den steilen Fels gesprengt werden musste. Hier ist der einstige Weg nur noch daran erkennbar, dass die den Hang herunterrutschenden Steine auf ihm zum Stillstand kamen und sie nun im Hang eine auffallende Steinreihe bilden (Abb. 26).

Südlich der Bezirks- und Gemeindegrenze führte der alte Weg im Gegensatz zum heutigen Weg abwärts bis zum *v* von Ru*v*reu, dazu den weniger steilen Wald ausnutzend (Abb. 27). Von hier führt der Weg sozusagen horizontal bis zum Pt. 1071 in der Baria dil Pusch. Beim *v* von Ru*v*reu zweigt ein steiler schmalerer Weg nach Trieg ab. Es kann sich um einen sehr alten Weg handeln,

der auch den äusseren Heinzenberg mit dem oben beschriebenen Weg verband, welcher jeweils dann benutzt werden musste, wenn der Talausgang unten am Rhein nicht passierbar war.

Der alte horizontale Weg auf ca. 1060 m ü.M. kommt im Gegensatz zum heutigen Fahrweg ohne Felsbearbeitungen aus. Er mündet genau in den unteren Rand der heute mit Jungwald bepflanzten Wiese von Baria da Trieg und verlässt sie an deren südlichstem Ende. Kurz darauf quert er beim g von Tschitga einen von Caglias nach Balveins hinauf führenden Weg.

Unser Weg führt oberhalb von Pt. 1071 sanft ansteigend zum Stall an der Höhenlinie 1100. Von diesem gegen Süden ist der heute nicht mehr benutzte Weg in der Karte eingezeichnet. Im Wiesengelände von Präz ist der Verlauf des einstigen Weges gut sichtbar. Wahrscheinlich konnte er durchgehend befahren werden.

Schlusswort

Manchem Leser wird unser Gesamtüberblick über die Entwicklung des Verkehrs im Raume Bonaduz (kommt von Beneduces = gute Fährten!)[22] als zu einfach erscheinen, um wahr zu sein. Dazu ist zu sagen, dass die meisten Wahrheiten verblüffend einfach sind. Wir hätten uns ohne vorherige Bewährung an weniger komplizierten Verkehrslagen niemals an diese Aufgabe herangewagt. Begonnen wurde sie beim Crap Taglieu, weil dort der aus der rechtsseitigen Viamala ins Domleschg mündende Römerweg das Domleschg verlassen *musste*.

Es ist möglich, dass Leser dieser Arbeit finden, unser Mut, die Wege verschiedenen Zeitepochen zuzuweisen, so z.B. den römischen in Crap Taglieu, sei zu gewagt. Vielleicht meinen sie, wir sollten uns vorsichtiger ausdrücken, da uns einwandfreie Beweise für unsere Interpretationen fehlten. Ja, was könnte in einem solchen Falle als Beweis gelten? Etwa eine gefundene römische Scherbe oder Münze? Anhand einer in der Nähe von Mesocco gefundenen Scherbe wurde z.B. vor mehr als 10 Jahren bewiesen, dass es sich bei dem 1768 über den San Bernardino gebauten Fahrweg um einen Römerweg handelt!

Wir ziehen eindeutigere Beweise vor. Warum sollten wir nicht der Ansicht sein, der aus dem Fels gehauene Weg beim Crap Taglieu sei römisch? In unserer Publikation über alte Wege in der Viamala konnten wir überzeugend beweisen, dass zur römischen Zeit der Splügenweg bei Sils ins Domleschg mündete. Nun

[22] Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. II, S. 299.

ist es sehr unwahrscheinlich anzunehmen, der Weg nach Chur hätte den Rhein auf die Heinzenberger-Seite hinüber gequert, um bei Rhäzüns wieder den Rhein querend auf die rechte Talseite zu gelangen. Auch dass der Römerweg über das 1500 m ü.M. liegende Feldis wegen dort gefundener römischen Münzen geführt haben sollte, ist äusserst unwahrscheinlich. Wenn es den Römern gelang, die Viamala zu bezwingen, war ihnen das Gleiche auch beim Crap Taglieu möglich. Unsere darum gar nicht gewagte Interpretation wird noch durch die im Gegensatz zum Heinzenberg viel zahlreicheren römischen Funde im Domleschg untermauert. Es hätte uns aber nicht befriedigt, bloss den Talausgang beim Crap Taglieu zu untersuchen. Zu viele Fragen wären unbeantwortet geblieben.

Wir glauben nun, wenigstens einige davon, trotz des äusserst feindlichen Geländes, gelöst zu haben. Es ist nämlich ungleich schwieriger, die von Lianen (Nielen) und dornigem Gestrüpp strotzenden Wälder dieses Gebietes zu begehen, d.h. oft zu durchkriechen, als offene Passlandschaften. Hier findet man einen Weg erst, wenn man buchstäblich mit der Nase darauf stösst; über der Waldgrenze ist der Verlauf der einstigen Wege auf grosse Distanzen sichtbar. Dazu kommt noch die Erschwernis, dass in einer Kulturlandschaft die der blossen Bewirtschaftung dienenden Wege das Erkennen des wichtigsten Durchgangsweges erschweren, da ja früher zwischen einem Hauptverkehrsweg und einem Feldweg der Unterschied nicht so gross war wie heute, und der gleiche Weg oft beiden Zwecken diente. In der heutigen Aera der Autostrassen können wir uns kaum vorstellen, dass in Zeiten, in denen man weit kleinere Ansprüche an einen Weg stellte, es dafür viel mehr Möglichkeiten gab, eine Landschaft, ein Tal oder einen Pass zu bereisen. Im Domleschg-Heinzenberg waren z.B. die verschiedenen Talwege auf beiden Talseiten bis zum Bau der grossen Kommerzialstrasse gleichwertig. Oder: am Bernina gab es bis ins letzte Jahrhundert im südlichen Abstieg zwei, durch verschiedene Täler führende Wege.

Dass alte, aufgegebene Wege rasch in Vergessenheit geraten, beweist wohl am besten der Crap Taglieu (behauener Stein) gegenüber Sogn Gieri/St. Georg. Dieser so treffende Name war auch bei alten Leuten weder in Rothenbrunnen noch in Domat/Ems bekannt. Als wir den teilweise in den Fels gehauenen Weg fanden, waren wir uns klar, dass für diesen Ort nur dieser Name in Frage kommen konnte. Der Namenskataster der Gemeinde Domat/Ems bewies dann auch, dass unsere Vermutung richtig war.

Viel geholfen haben uns auch die beiden noch gebräuchlichen Flurnamen Punt Arsa und Punt Veder und nicht zuletzt in Tamins die Mithilfe von alt Lehrer Koch zur genauen Fixierung des Piterzasteins, der nun leider meist vom Stau des Rheinkraftwerkes bei Domat/Ems überflutet ist.

Literatur

Abkürzungen: HBLS = Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Neuenburg 1921–1934
BM = Bündner Monatsblatt
JHGG = Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden
KDGR = Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden, hsg. von E. Poeschel, Basel 1937–1948

- Bener Georg: Noch nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an alten Bündner Strassenzügen. BM 1942, S. 48 und 161
- Bener P. J.: Etwas von Pont Arsitscha und anderen Brücken und Grenzpunkten. BM 1932, S. 249.
- Castelmur Andreas: Ein Beitrag zur Entwicklung des Verkehrswesens im äusseren Domleschg. BM 1938, S. 79
- Lehmann H.L.: Beschreibung des Domleschgerthals. Schweizer Museum, Jahrg. IV 1788, S. 738–751 und Jahrg. V, S. 15–35 (Kantonsbibliothek GR, He 271)
- Liver Peter: Die Punt Arsitscha als historischer Grenzpunkt. BM 1978, Heft 9/10, S. 36
- Nomenklaturplan der Gemeinde Domat/Ems
- von Planta Robert: Sprachliches und Geschichtliches aus dem Domleschg. BM 1938, S. 161
- Poeschel Erwin: Kunstdenkmäler Graubündens, Bd. IV

Vom gleichen Verfasser schon publiziert:

- Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardinoroute, BM 1975, S. 32
- Die römische Julierroute, Helvetia Archaeologica 7/1976–25,
- La via romana sur il Malögia e Güglia / Differentas vias ed üna strada nüglia glivrada sül Pass dal Set, Radioscola 1978
- Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer. BM 1979, S. 212
- Zum römischen Weg über den Grossen St. Bernhard. Helvetia Archaeologica 10/1979–37
- Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils. Helvetia Archaeologica 10/1979–37
- Der römische Fahrweg über den Julier und den Maloja. Archäologie im grünen. Beilage von Archäologie der Schweiz 2. 1979–2
- Alte Weg durch die Rofla und die Viamala, Schriftenreihe des Rätischen Museums Chur, Nr. 24/1980
- Neues von der Via Claudia Augusta. Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum, Innsbruck, Band 60, Jahrgang 1980.

Abb. 1
Lage der Piterza-Brücke = Punt Arsa
Blick vom Stauwehr rheinaufwärts:

1 = Aue von Punt Arsa
2 = Piterzastastein
3 – 4 – 5 Verlauf des einstigen Weges durch die Felder von Pradamal über Valtonis–Caldeira nach Tamins
6 = Kirche von Tamins

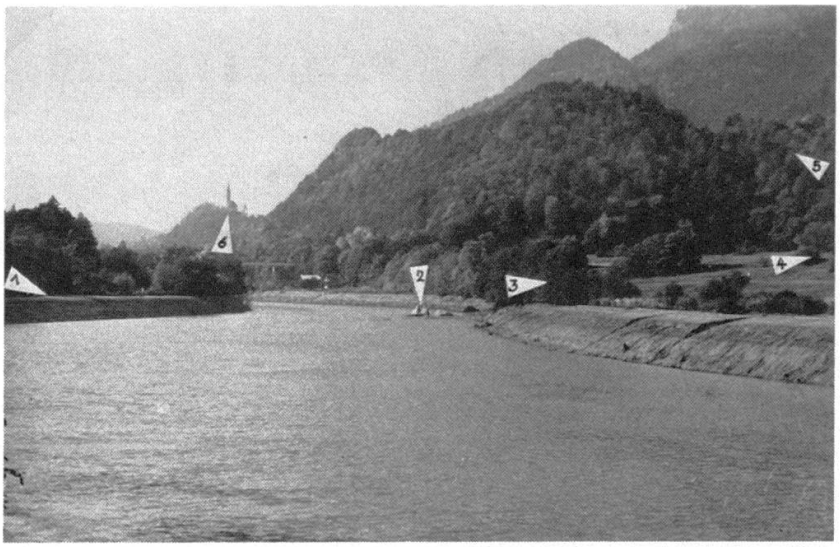


Abb. 2
Der Piterzastein von Punt Arsa gegen die Taminser Seite gesehen.

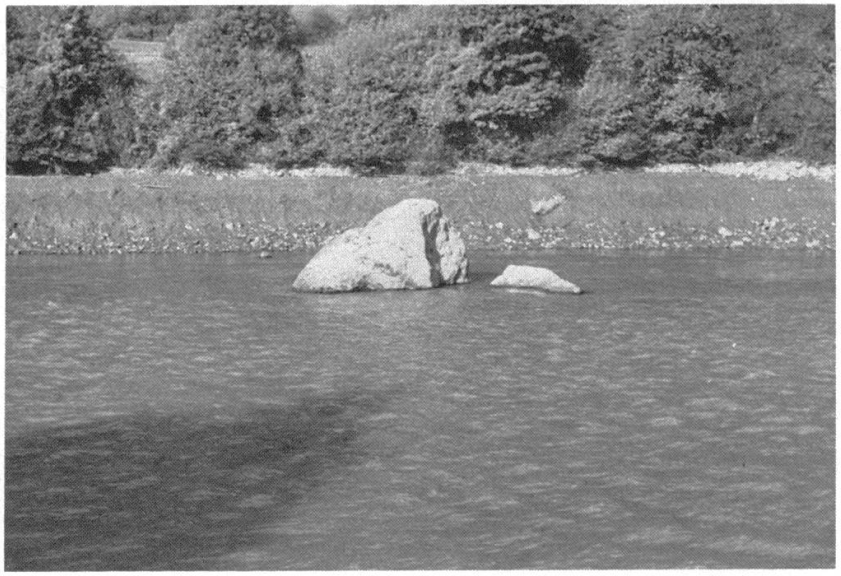


Abb. 3
Der Piterzastein von der Taminser Seite gesehen
P1 = Grundwasserpumpstation der Emser Werke
P2 = Flusswasserpumpstation der Emser Werke

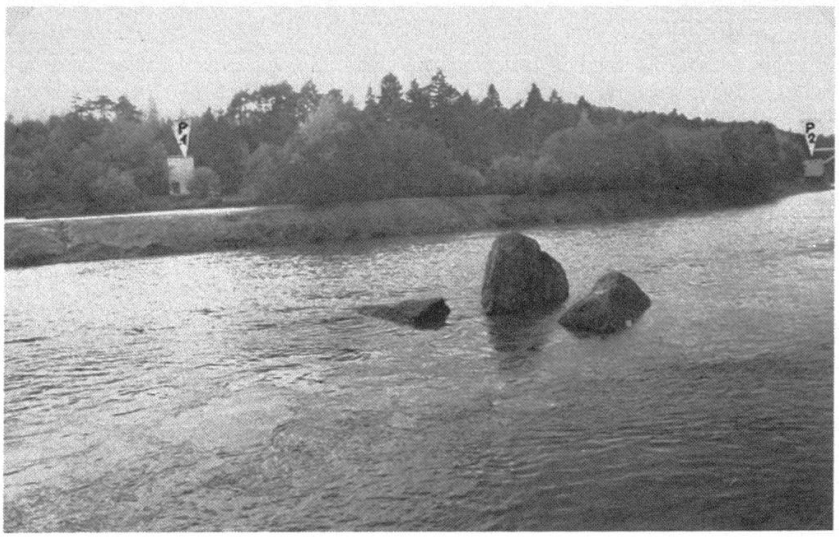


Abb. 4
Noch heute sichtbarer Verlauf der Veia Lucmagn in den Wiesen von Pradamal auf der Taminser Seite. Auffallend sind alle einstigen Ackerterrassen beidseitig dieses Weges in der einstigen Wegrichtung orientiert, d.h. sie liegen nicht längs zum Hang, sondern fallen gegen den Rhein hin ab.

Abb. 5
Verlauf der Veia Lucmagn in den Feldern von Pradamal
(Blick gegen Süden)
1 = von Domat/Ems nach Punt Arsa führender Weg. Heute durch N 13 zerstört
2 = Punt Arsa mit Pumpstation
3 – 4 – 5 Verlauf der Veia Lucmagn:
3 = zwischen heutigem Strässchen und Feldweg 6 – 7
4 = noch heute benutztes Trassee als zweitrangiger Feldweg
5 = durch Wegerosion am Hangfuss entstandene Aufschüttung
6 – 7 = heutiger Feldweg

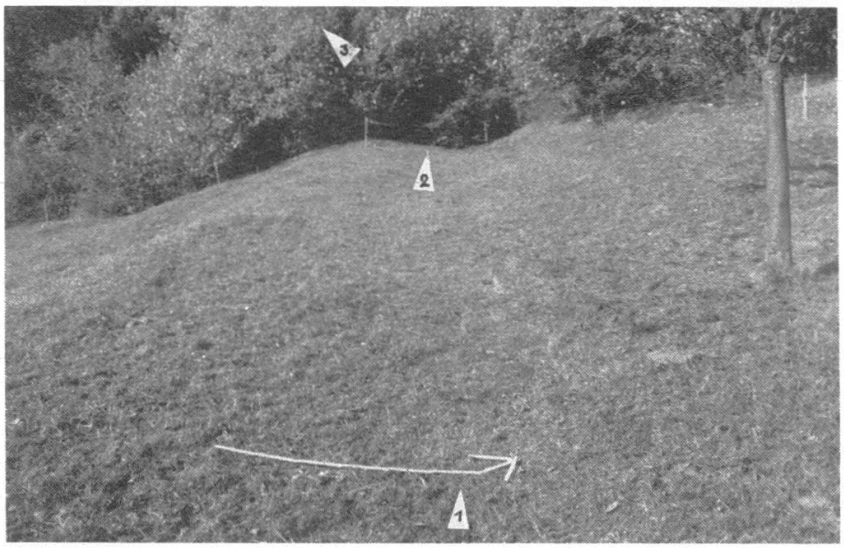


Abb. 6
NW-Rand der Felder von Pradamal:
Die Veia Lucmagn mündet in den bewaldeten Berghang des Calanda = 1 – 2
3 = Verlauf des Weges im Wald in Richtung Tamins über Valtonis–Caldeira

Abb. 7 ↑
Standort: Bonaduz südl. der Burgruine Wakkenau; Blick rheinabwärts gegen Tamins. Der einstige Rheinübergang «Punt Veder» (alte Brükke) befand sich am oberen Ende der grossen Sandbank rechts des Rheins. Diese bleibt stets an der gleichen Stelle, da der Rhein durch die Felsen rechts im Vordergrund nach links abgedrängt wird. Auf der linken Flussseite zweigte wahrscheinlich ein Weg ab, der nach Trin führte. Die Hauptverbindung indessen bestand zwischen Bonaduz und Tamins.

←
Abb. 8
Standort wie oben: Blick gegen Norden. In der Bildmitte das Tobel des Maliens-Baches. Das Bahngeleise quert diesen über die Brücke links. Durch den Bahnbau wurden alle eventuellen Reste eines alten Weges zerstört, der den «Punt Veder» mit Trin verband. Eindeutige Wegresten gibt es erst im Wald östl. Plez. Die heutige Autostrasse verläuft ganz oben am Bildrand. Wenig darunter verläuft parallel zu dieser die einstige Veia Lucmagn (heutiger Wanderweg). Diese querte zuletzt den Maliens-Bach über eine nun zerfallende Bogenbrücke. Von dieser bis hinunter zum Rhein ist das Tobel schwer passierbar.

Abb. 9
Bonaduz/Punt Veder:
Einstiger Weg von der Brücke hinauf auf das Bonaduzer Plateau. Weg ca. 4 m breit mit 24% Steigung. Auf seiner Innenseite reicht er hier bis rechts des Baumstrunkes rechts. Nur durch die Bewirtschaftung der heute vergandeten Wiese unten am Rhein wäre dieser Weg nie so breit geworden.

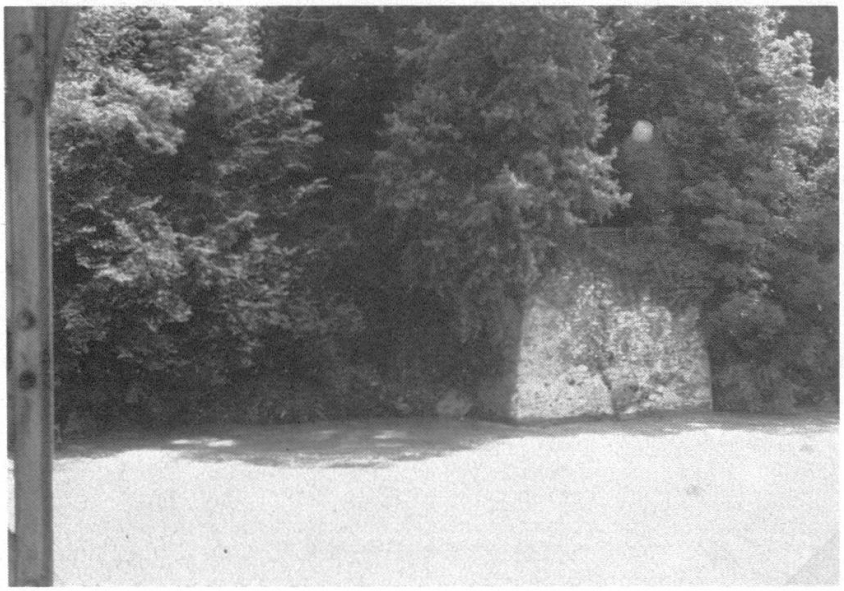
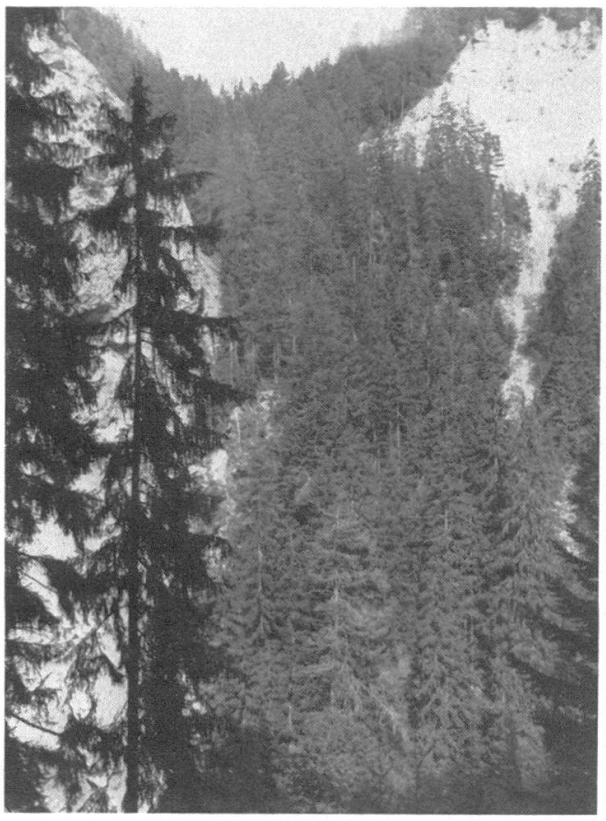


Abb. 10
Tamins–Reichenau:
Alter Brückenpfeiler auf der linken Seite des Vorderrheins. Der Weg führte südlich des heutigen Hotels Adler, des Schlosses und der Kapelle vorbei zur Brücke über den vereinigten Rhein, ca. 100 m östlich der heutigen Brücke.



Urgeschichtlicher bis neuzeitlicher Weg von Bonaduz/Rhäzüns nach Versam:

←
Abb. 11a
Durch diesen steilen und schmalen Waldabfall westlich der Ebene von Parstogn führte seit jeher bis vor ca. 150 Jahren ein Saumweg als kürzeste Verbindung zwischen Bonaduz/Rhäzüns und Versam ins Versamertobel hinunter.
(zwischen *m* und *e* des Namens Versa*mer*tobel auf der LK 1:25 000, oder in deren nordwestlichem Koordinatenwinkel 746/184).

Abb. 11b ↓
In Versamter Unterhof (südöstl. Koordinatenwinkel 745/184) ist der einstige Saumweg im Vordergrund westlich der Strasse noch erhalten, östlich der Strasse von einer Baumreihe überwachsen. In der Bildmitte im Hintergrund begann der steile Abstieg durch den Wald nach dem Rossboden und dann ins Versamertobel.

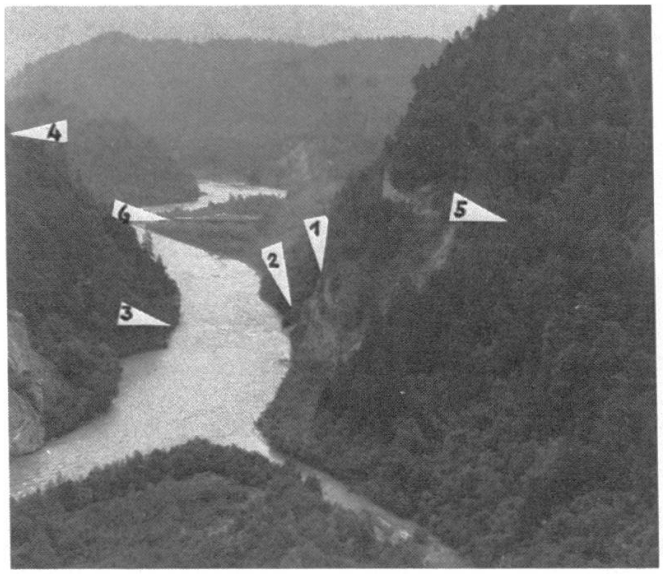


Abb. 12
Domat/Ems, Feldiser Schwebebahn:
Blick gegen Norden: rechts der felsige Steilabfall des «Crap Taglieu» (gehauener Stein), hinten «Ils Aults», links der Steilabfall zum Hinterrhein bei «Sogn Gieri»/ St. Georg.

1 = (urgeschichtlich?)-römisch-mittelalterlicher Weg durch den Crap Taglieu
2 = späterer Weg dem Rhein entlang
3 = etwa zwischen 2 und 3 muss die St. Hippolyt-Brücke über den Rhein geführt haben
4 = Sogn Gieri/St. Georg
5 = Polenweg
6 = Nationalstrasse 13

Abb. 13
Rhäzüns, südlich von Sogn Gieri (östl. *o* von Pt. 664,0). Bester Aussichtspunkt auf den Crap Taglieu auf der gegenüberliegenden Rheinseite:

Oben: Der durch internierte Polen im Zweiten Weltkrieg gebaute sog. Polenweg (P-Pfeil).

Mitte: (urgeschichtlich)-römisch-mittelalterlicher Weg direkt über dem Abgrund. Das auffallende Grasband in der Bildmitte ist natürlich. Südl. und nördlich davon (rechts und links im Bild) wurde wohl in römischer Zeit der Zugang aus dem Fels gehauen, darum der Name «Crap Taglieu».

Unten: In der Neuzeit wurde mit Hilfe von Holzkasten mit Steinen gefüllt und unter Anwendung der Sprengtechnik ein (Fahr)weg entlang dem Rhein gebaut. Dieser Weg wurde oft durch Hochwasser unterbrochen und beschädigt. Da er nur lokale Bedeutung hatte, drückten sich die Gemeinden vor dessen Unterhalt.
Der aufrechte Pfeil am Rhein zeigt die Stelle mit dem Balkenrest auf Abb. 23. Der senkrechte Pfeil zeigt die Stelle der beiden Sprenglöcher. Aufrechter Pfeil in der Felswand: Schnitt Abb. 20, senkrechter Pfeil am gleichen Weg: Abb. 22

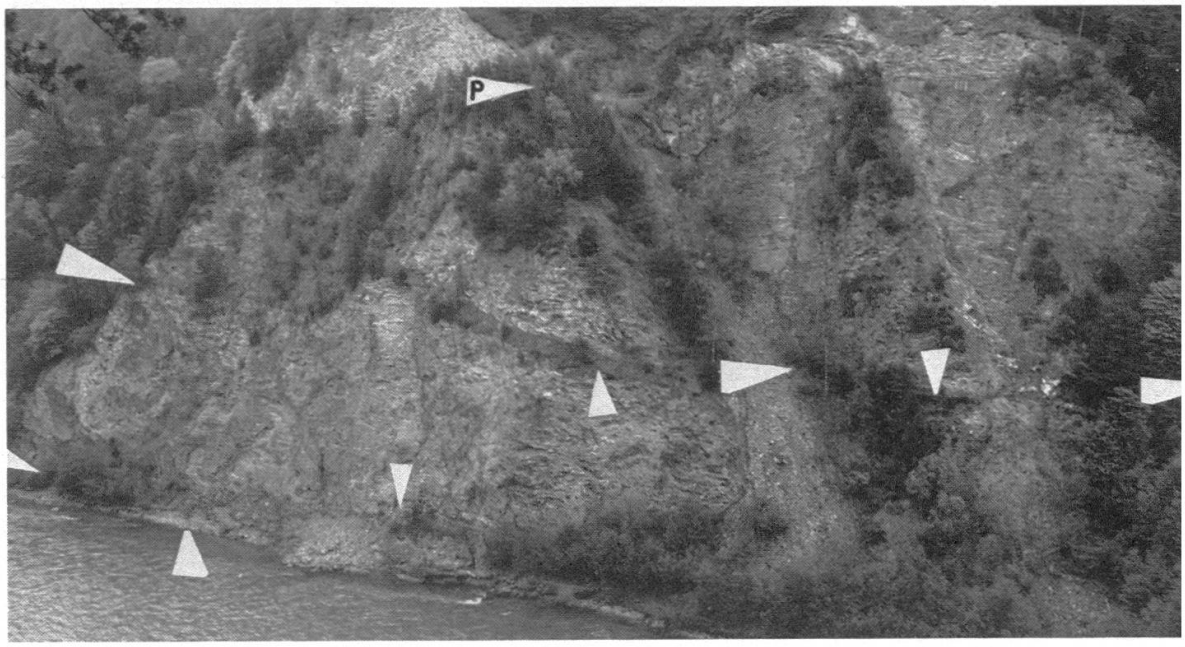


Abb. 14
Günstiger Ansichtspunkt für den Crap Taglieu im Steilabfall östl. von Rhäzüns
Koord. 750, 350 / 185, 210
(östl. 0 von Pt. 664.0)

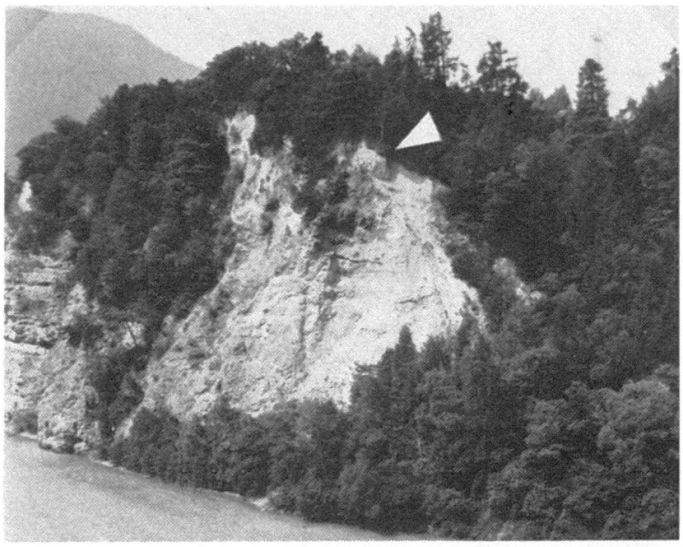


Abb. 15
Domat/Ems, Bregl Dado,
Koord. 750, 675 / 185, 525
ca. 630 m ü.M.
Aus dem Fels gehauener römisch-mittelalterlicher Weg. Blick gegen Süden

Abb. 16
Domat/Ems, Bregl Dado etwas weiter südl. als obiges Bild:
(urgeschichtlicher?) römisch-mittelalterlicher Weg

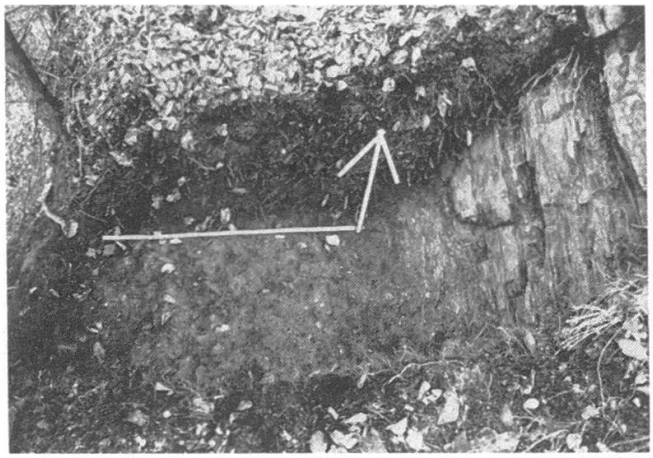


Abb. 17
Domat/Ems, nördl. von Crap Taglieu, Koord. 750, 625 / 185, 450:
Schnitt auf den römisch-mittelalterlichen Weg. Er ist aus dem Fels gehauen, heute ca. 90 cm breit und mit mehr als 50 cm Humus überdeckt.

Abb. 18
Domat/Ems, nördlich von Crap Taglieu: Schnitt wie im obigen Bild mit Blick entlang des Weges gegen Norden.

Abb. 19
Domat/Ems, nördl. Ende des Crap Taglieu. Standort beim oberen Pfeil links aussen auf Bild 13. Etwa die innere Hälfte des Weges über dem senkrechten Abgrund ist noch als schmales Grasband erhalten. Rechts im Bild der ca. 30 m tiefer fliessende Hinterrhein.

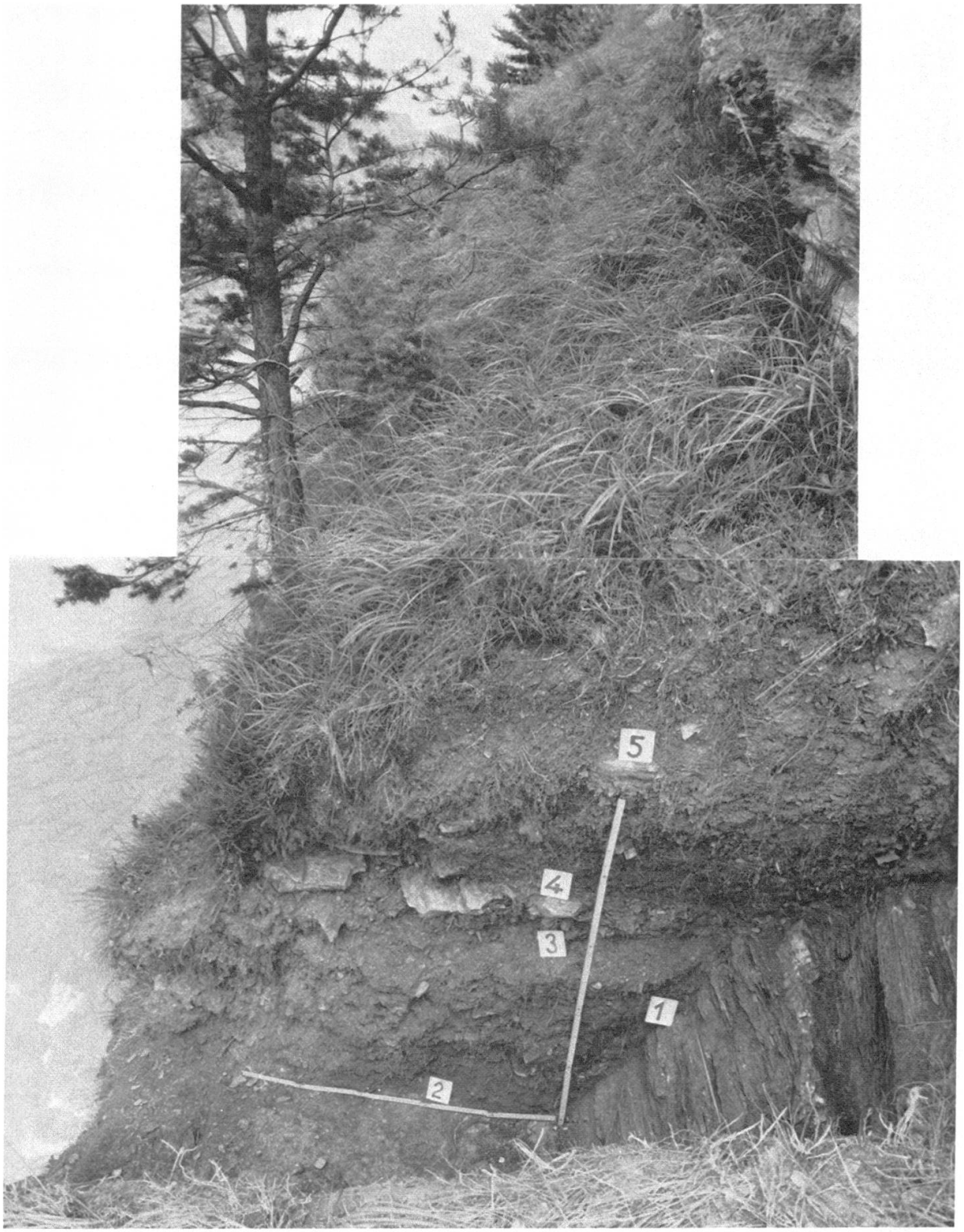


Abb. 20
Domat/Ems, Crap Taglieu: Schnitt im natürlichen Grasband (senkr. Pfeil rechts auf Bild 13): 1 = natürlicher schräger Fels; 2 = ca. 1 m breiter, quer zum Weg waagrechter Felsgrund; 3 = natürliche Aufschüttung, darauf einstiges Wegniveau; 4 = späteres Wegniveau aus Geröll; 5 = nachträgliche natürliche Aufschüttung.

Abb. 21
Domat/Ems, Crap Taglieu:
Oben: Der von polnischen Internierten während des 2. Weltkrieges gebaute sog. Polenweg
Mitte: Über dem senkrechten, etwa 30 m tief abfallenden Fels der römisch-mittelalterliche Weg. Da dieser teilweise aus dem Fels gehauen werden musste, entstand der Name «Crap Taglieu» (gehauener Fels). Links zeigen die beiden Pfeile zwei Wegansätze. Der obere könnte urgeschichtlich sein, da für den unteren der Fels behauen werden musste. Der Pfeil in der Bildmitte zeigt gegen rechts auf das eindrückliche natürliche Grasband, das als Weg benutzt wurde. Beim aufrechtgestellten Pfeil legten wir einen Schnitt an. Siehe Bild 20.

Abb. 22
Domat/Ems, Crap Taglieu: Aufnahme gegen Norden beim senkrechten Pfeil auf dem mittleren Weg, Bild 13. Hier ist der Weg als Zugang von Süden zum natürlichen Grasband eindeutig aus dem Fels gehauen.

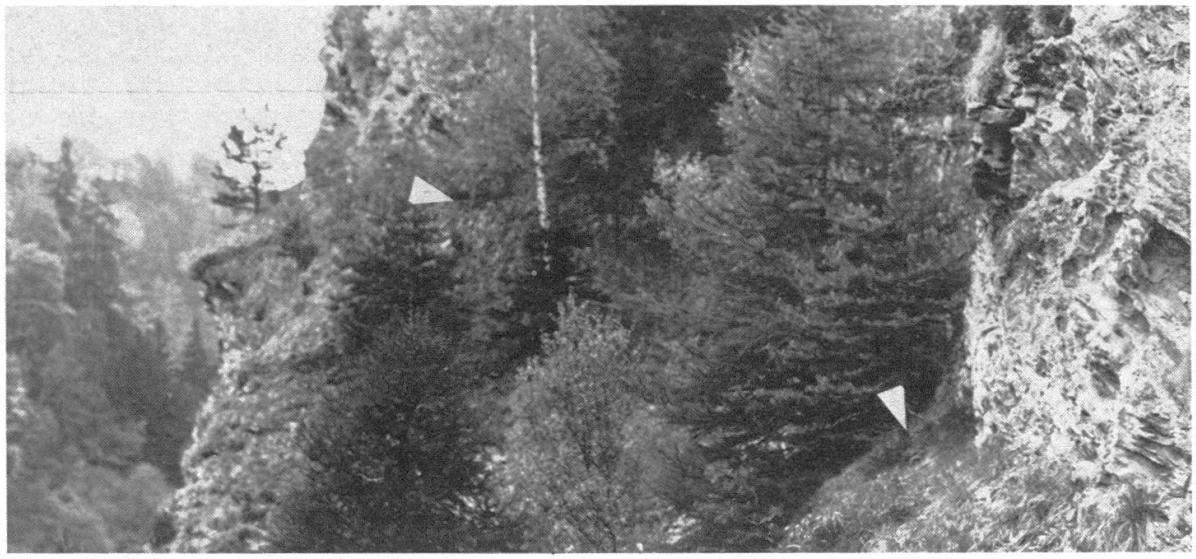


Abb. 23
Domat/Ems, am Fuss des Crap Taglieu neben den hochgehenden Hinterrhein: Überreste des Holzkastensystems des neuzeitlichen Weges entlang des Flusses. Der Weg wurde seit 1827 nicht mehr benutzt, da das äussere Domleschg damals bei Rothenbrunnen eine Brücke über den Rhein als Zugang zur neugebauten linksseitigen Kommerzialstrasse erhielt. Die Stelle des Balkens ist auf Bild 13 mit einem aufrechtstehenden Pfeil im Rhein markiert.

Abb. 24
Wie oben: Auf Bild 13 mit einem senkrechten Pfeil am Rheinufer markiert.: Die beiden Pfeile in der Bildmitte zeigen je ein Sprengloch. Da in Graubünden erst nach 1695 gesprengt wurde (HBLS III, S. 683), beweisen diese beiden Sprenglöcher die neuzeitliche Anlage dieses Weges.

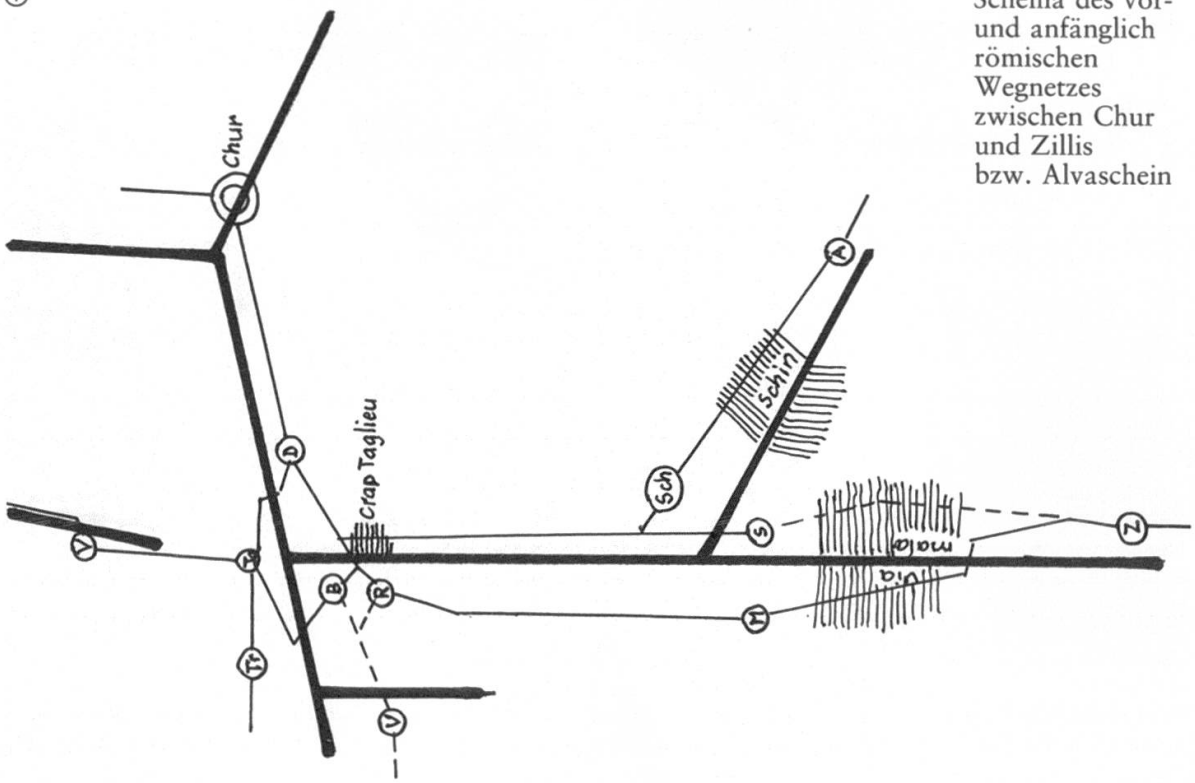
Abb. 25
Rhäzüns, Val Curtgin (Koord. 750, 725 / 182, 675): Talseits des heutigen Fahrweges zwei alte Wege, der untere als tiefer Hohlweg schräg zum Hang.

Abb. 26
Rhäzüns, nördlich des Pleun da Tschuncauns (nicht auf der Karte angegeben, Koord. 750, 525 / 182, 015): Geröllband oberhalb des heutigen Weges zeigt den einstigen Weg.

Abb. 27
Präz, Ruvreu (Koord. 750, 525 / 181, 400): Blick gegen Norden: Vom Pleun da Tschuncauns bis hieher führt der Weg im Gegensatz zum heutigen abwärts, um dem felsigen Hang auszuweichen. Von hier führt er sozusagen genau horizontal gegen Süden.

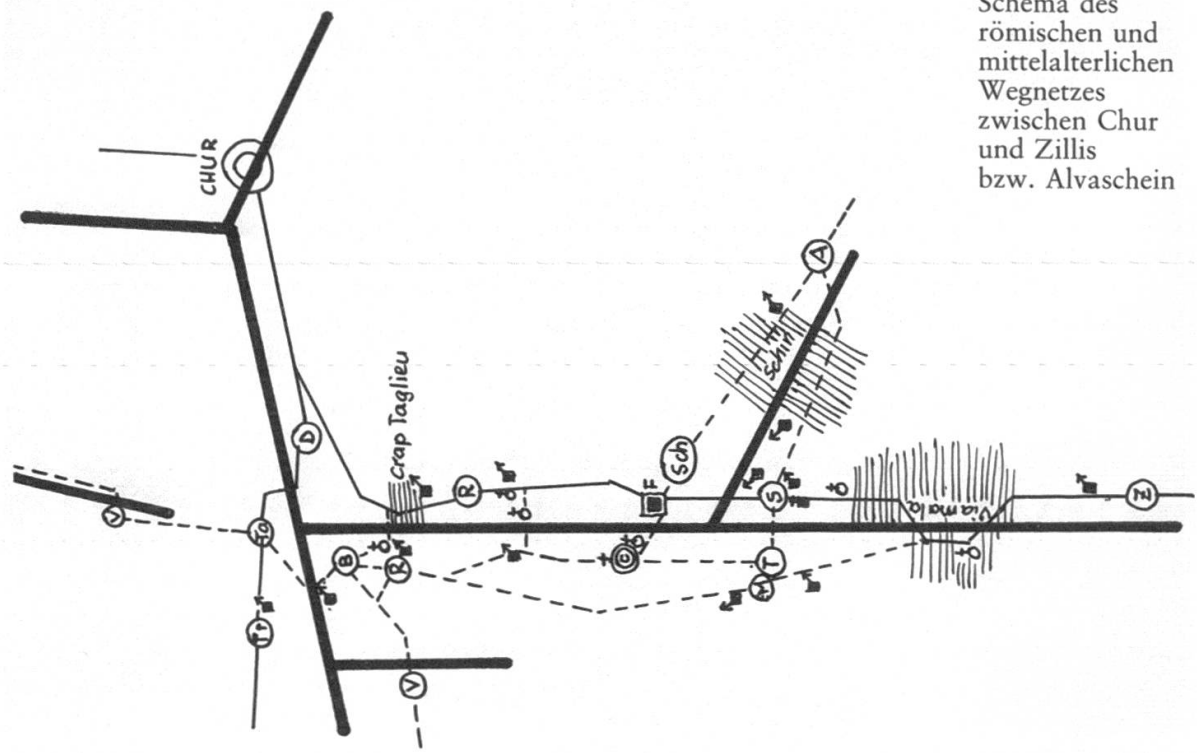
Abb. 28
Bonaduz, Isla (Koord. 751, 100 / 182, 250):
Längs zum Hangansatz gibt es an verschiedenen Stellen dammartige Mauern. Diese hier wurde wahrscheinlich beim Bahnbau angelegt (1893), um den Hang zu stützen, auf keinen Fall als Schutz gegen den Rhein. Der einstige Weg muss entweder höher am Hang oder dem Talboden entlanggeführt haben.

①



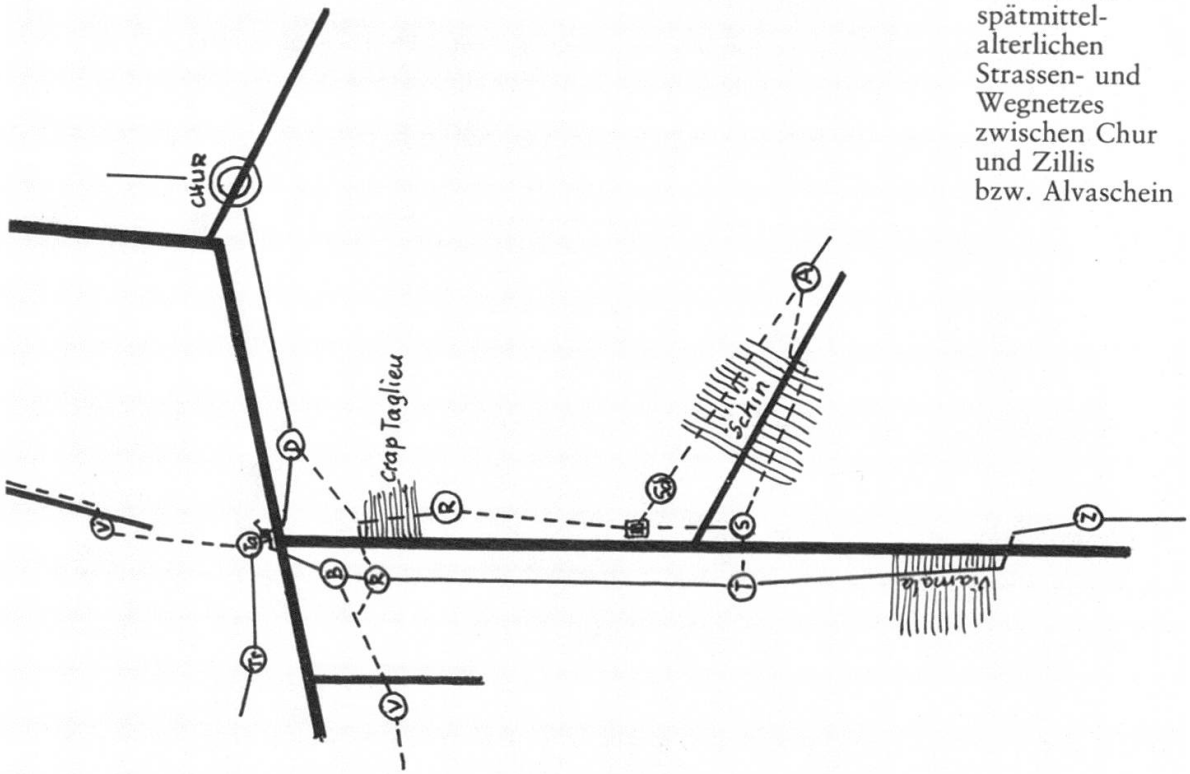
Schema des vor- und anfänglich römischen Wegnetzes zwischen Chur und Zillis bzw. Alvaschein

②



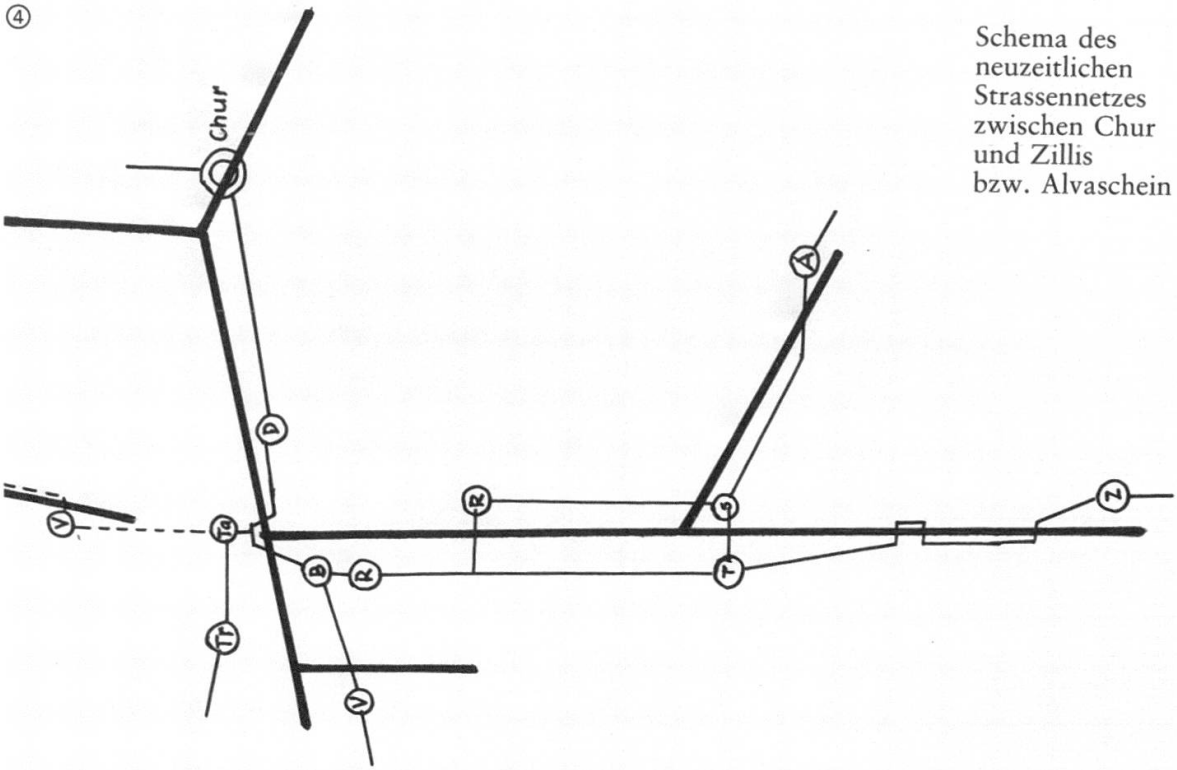
Schema des römischen und mittelalterlichen Wegnetzes zwischen Chur und Zillis bzw. Alvaschein

③



Schema des spätmittelalterlichen Strassen- und Wegnetzes zwischen Chur und Zillis bzw. Alvaschein

④



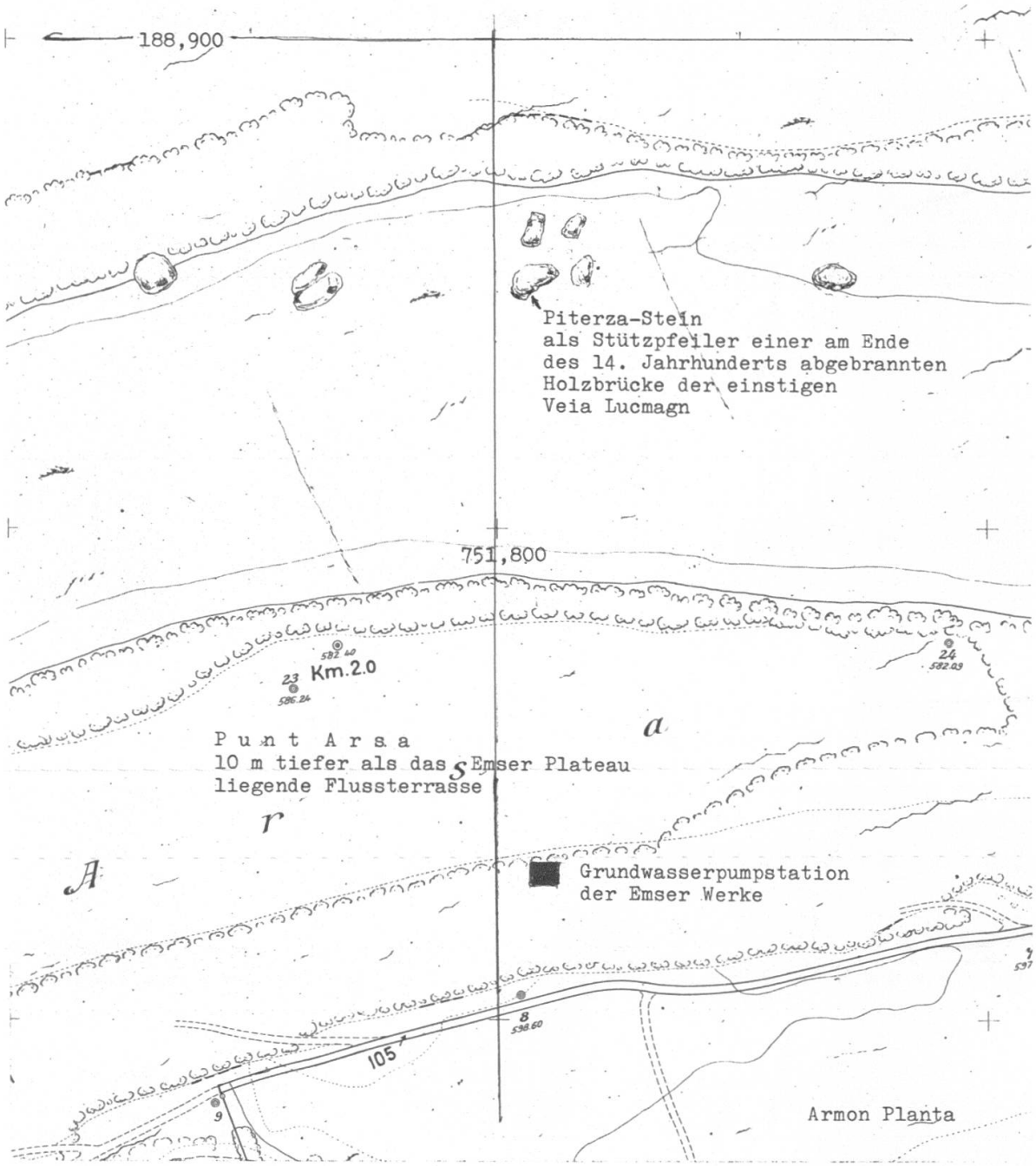
Schema des neuzeitlichen Strassennetzes zwischen Chur und Zillis bzw. Alvaschein

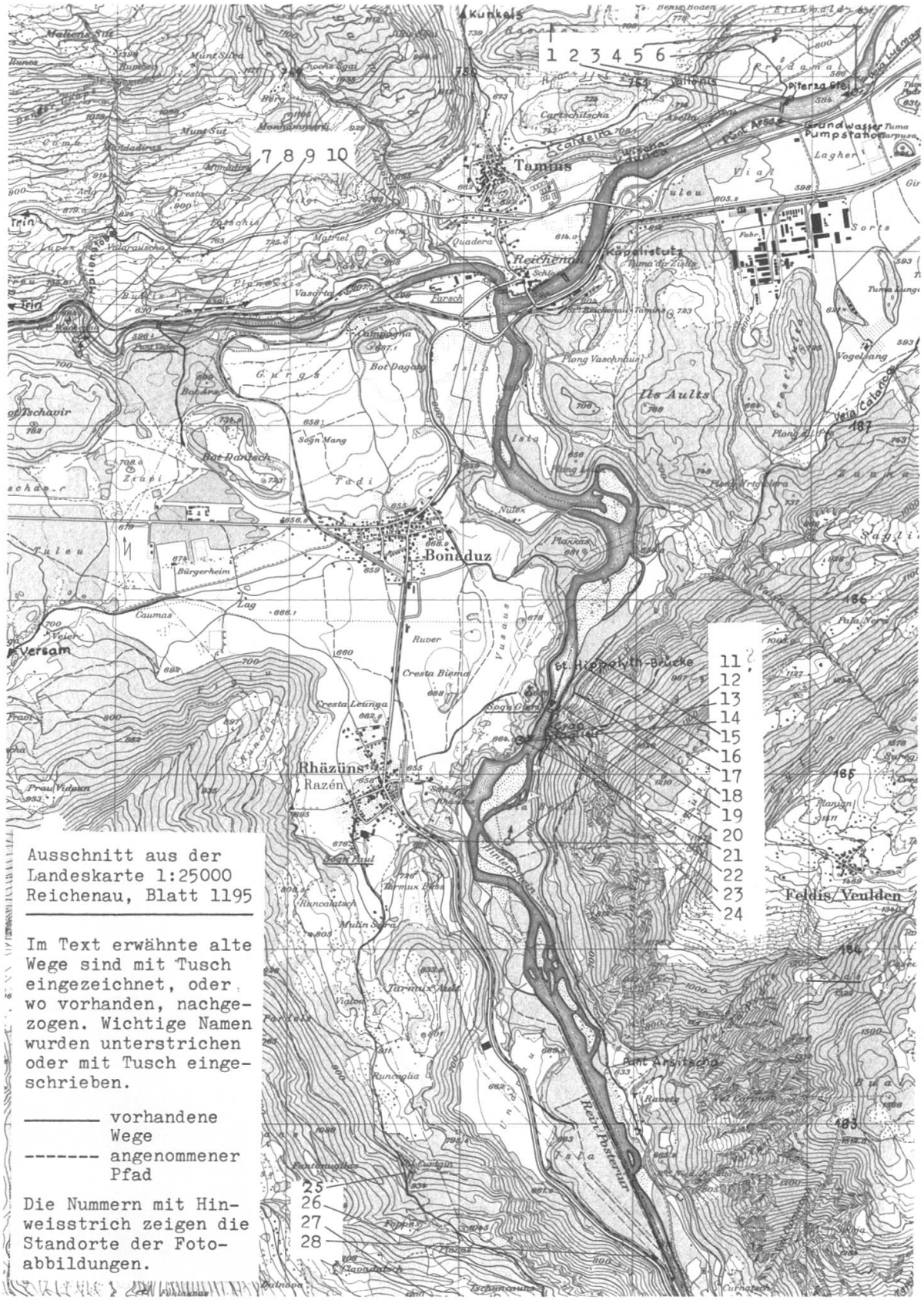
TAMINS / Pradamal

Genaue Lage des Piterza-Steins im ehemaligen Rheinbett, heute unter Stau der Reichenauer Kraftweke (Korrdinaten 751,810/188,850), nach einer Kopie des Kantonalen Vermessungsamtes.

Piterza = punt arsa

100 m




Ausschnitt aus der Landeskarte 1:25000 Reichenau, Blatt 1195
Im Text erwähnte alte Wege sind mit Tusch eingezeichnet, oder wo vorhanden, nachgezogen. Wichtige Namen wurden unterstrichen oder mit Tusch eingeschrieben.
vorhandene Wege
angenommener Pfad
Die Nummern mit Hinweisstrich zeigen die Standorte der Fotoabbildungen.
1 2 3 4 5 6
7 8 9 10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
Tamins
Reichenau
Bonaduz
Rhäzüns
Razen
Versam
Feldis/Veulden
Ilo Aults
Gurgs
Tadi
Tuleu
Viial
Sorts
Caumas
Ruber
Cresta Biema
Cresta Leunga
Vusaus
Istla
Rein Posteriur
Hinterrhein
Grundwasser Pumpstation
Bürgerheim
Kapelrstutz
Plong Vaschnaus
Vogelsang
Tschavir
Sagn Mang
Bot Danach
Bot Dagang
Sagn Paul
Runcalatsch
Mulin Sura
Tarmux Mult
Runcaglia
Tschapenuns
Curnatsch
Tschamutter
Flavadatsch
Planezi
Pala Norra
Sagli
Zuna
Tschamutter
Kunkels
Piterza Stei
Caldeira
Cartschitscha
Quadera
Lagher
Tuma
Tarpusa
Vella Calanca
Vella Cornuch
Ravelg
Amt Arsitsch
Planezi
Pala Norra
Sagli
Zuna
Tschamutter
Tschapenuns
Curnatsch
Flavadatsch
Runcaglia
Runcalatsch
Mulin Sura
Tarmux Mult
Viaton
Sagn Paul
Tarmux Dens
Sagn Mang
Bot Danach
Bot Dagang
Bot Bonadre
Campagna
Tschavir
Zrapi
Tadi
Gurgs
Tuleu
Caumas
Lag
Veich
Ruber
Cresta Biema
Cresta Leunga
Vusaus
Nutex
Plaseta
Plong Vaschnaus
Ilo Aults
Plong Alfra
Plong Tregiolera
Vogelsang
Tuma Lungo
Tuma
Tuma da Zuoiz
Schloss
Reichenau
Quadera
Vasciva
Furach
Bot Reichenau
Tamins
Tuleu
Viial
Sorts
Fabr.