

Strecke GR 780
Linienführung 2
Landeskarte

Rofla - Juf
Talstrasse von 1890/95
1235, 1255, 1256

GESCHICHTE

Stand April 1991 / JS

Das Fahrsträsschen von 1890/95, erstellt in einer Breite von drei Metern, diente dem Verkehr (in dieser Dimension) bis Ende der fünfziger Jahre. Aufnahme um die Jahrhundertwende. (Fotosammlung der Kantonalen Denkmalpflege, Chur). Abb. 1



Ausgangspunkt zum Bau der ersten Fahrstrasse ins Avers scheint 1889 ein Gesuch der Gemeindevorstände von Avers, Inner- und Ausserferrera an die kantonalen Behörden gewesen zu sein. Sie schreiben darin:

«Die in Folge der Abgeschlossenheit unseres Tales stets wachsende, schon lange unerträglich gewordene Nothlage der unterzeichneten Gemeinden und deren Einwohnerschaft, veranlasst uns, bei den kompetenten kantonalen Behörden nochmals dringend um Hilfe zu bitten. Bekanntlich besitzt unser schönes Alpenthal noch immer keine praktikable Verbindungsstrasse mit der übrigen Welt. Der vorhandene Weg kann im besten Falle als schlechter Geisweg qualifiziert werden, der nur mit grosser Gefahr mit Vieh begangen werden kann.

Dieser Mangel hat schon viele Jahrzehnte lang drückend auf unsere Bevölkerung und deren ökonomische Lage gewirkt.

Die Folgen davon machen sich in der fortwährenden Abnahme der Einwohnerzahl unserer Gemeinden, sowie auch darin bemerkbar, dass die Steuerkraft, der noch hier sich Befindlichen, im Kampfe um's Dasein Ringenden, beinahe auf Null gesunken ist.» (GESUCH 1889: 1).

Bereits 1890 wurde mit dem Bau begonnen. Die drei Meter breite Fahrstrasse von der Abzweigung in der Roflaschlucht bis Cresta war 1895 beendet (ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 21). Die gleiche Quelle nennt als bedeutendste neue Bauwerke die Steinbrücke übers Val di Lei und die eiserne Brücke bei Innerferrera.

Die wichtigsten Änderungen in der Linienführung im Vergleich zum «Alten Talweg» sind:

- die weiter östlich liegende Brücke bei Innerferrera
- der Wegfall der Kehren nach der Val di Lei-Brücke
- die Anlage von eigentlichen Serpentinaen im Aufstieg von Cröt zur Letzihöhe
- Serpentinaen im Aufstieg von der (neuen) Rheinbrücke unterhalb Cresta mit Umgehung von Casal.

STOFFEL (1938: 211f.), der damals im Gemeindevorstand sass, berichtet über die Planungsarbeiten und den Bau: «Es lagen zwei Projekte vor. Das eine, von Ingenieur Simonett, einem Zilliser, ausgearbeitet, der die Strassenlinie auf der ganzen Strecke mit nummerierten Steinen schon vor Jahren bezeichnet hatte, sah an verschiedenen Orten Kehren vor und wollte nicht über eine Maximalsteigung von 12 Prozent hinausgehen.

Das zweite Projekt von Ingenieur Albrici, einem Puschlaver, sah an einigen Stellen etwas höhere Steigungen vor, dafür dann aber auf der ganzen Linie keine Kehren. Von Campsut an immer steigend, führte die Linie oberhalb der Ortschaft Cröt auf der rechten Talseite durch die sog. Schärbalma und die Fedarüchana direkt nach Cresta hinan. Diese Linie war bedeutend kürzer als die Simonett'sche, führte aber durch viele Felswände. Das Projekt Albrici hätte eine der schönsten Touristenstrassen zur Ausführung gebracht.

Leider lag von diesem Projekt keine ausführliche Kostenberechnung vor. Somit wurde beschlossen, nach Projekt Simonett zu bauen (...) Von der Roffla weg bis Innerferrera war die Trasse sozusagen gegeben, führte dem Rheine entlang und zeigte keine grossen Abweichungen vom Talweg.

Hinter Innerferrera, gleich nachdem man den Rhein überbrückt hatte, verliess man das Simonett'sche Projekt, welches dort zuerst nordwärts und dann mittels Kehren den «Gänagülerstutz» hinauf führte. Anstatt dessen folgte man von der Brücke an dem Projekt Albrici, die hohen Felswände durchquerend, aber leider mit bedeutend grösserer Steigung, als Albrici vorgesehen hatte.

Nun deckten sich die beiden Projekte bis zu der Val di Lei-Brücke, dort zweigten sie wieder. Simonett folgte mehr dem alten Weg und erklimmte die Höhe in zwei Kehren, währenddem Albrici auch hier die viel kürzere, gerade Linie ohne Kehren wählte. Die Bauleitung entbehrte leider einer sicheren Führung, prüfte hin und her und wollte unter allen Umständen Einsparungen erzielen. Sie wählte schliesslich, weil viel kürzer, die Richtung Albrici, verliess aber auch diese und gab der Strasse leider eine viel höhere Steigung, stellenweise bis zu 20 Prozent (...)

Die Spartendenz der Regierung blieb aber und so wurde oberhalb Cröt auf den sog. «Kehrlenen», sowie auch von der Crestaerbrücke an bis nach Cresta hinauf mit Steigungen bis zu 20 Prozent gebaut.»

Die Brücke auf der Letzihöhe, die Stoffel von Anfang an favorisiert hatte, kam erst mit der neuen Strasse in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts zustande.

Es existieren noch einige (undatierte und unsignierte) Pläne zum Bau der Fahrstrasse von 1890/95 (STAGR PLÄNE: 743.00.11f., wahrscheinlich das Projekt Simonett; 743.00.65-67, wahrscheinlich das Projekt Albrici; 743.00.55). Sie zeigen verschiedene Varianten und machen zusammen mit obigem Zitat deutlich, dass in Plänen

ingezeichnete Strassen noch lange nicht dem im Gelände tatsächlich Gebauten entsprechen müssen.

Die Fortsetzung der Strasse von Cresta bis Juf folgte 1899/1900 (STOFFEL 1938: 213), mit einer höheren Linienführung oberhalb der Kirche von Cresta hinunter nach Pürd.

GELÄNDE *Aufnahme 14. Oktober 1992 / Heg*

Die Talstrasse von 1890/95 ist nach allen Regeln der Strassenbaukunst des letzten Jahrhunderts erbaut, jedoch nur auf eine Breite von 3.0 m.

Heute muss zwischen Abschnitten unterschieden werden, die durch den Aus- und Neubau anfangs der sechziger Jahre (in der Folge «1960er Strasse» genannt) überformt wurden und anderen Abschnitten, die seit diesem Aus- bzw. Neubau als Verbindungsstrasse aufgelassen sind:

A) DURCH DEN AUSBAU DER 1960ER JAHRE ÜBERPRÄGTE ABSCHNITTE

Neben der Verbreiterung auf im Mittel 5 m und dem begradigten Verlauf ist das Hauptmerkmal der 1960er Strasse, dass anstelle der trocken geschichteten Bruchsteinmauern zementgebundene Quadersteinmauern treten. Die meist talseitig realisierte Verbreiterung durch die 1960er Strasse hat zur Folge, dass die traditionelle Bausubstanz der Talstrasse von 1890/95 nur noch relikthaft auftritt:

- Trockenmauerreste (meist bergseits),
- Steinpfosten der ursprünglichen Stein-/Holzgeländer (einzeln oder in kleinen Serien)
- Randsteine (ebenfalls einzeln oder in kleinen Serien)
- Reste von Widerlagern (z.T. in die neuen Brückenbauten integriert).

Beinahe unversehrt tritt die traditionelle Bausubstanz der Talstrasse von 1890/95 bei sogenannten Begradigungssituationen auf. Solche Situationen sind fast ausschliesslich bei kleineren Felswänden und bei Bacheinschnitten anzutreffen.

Während sich die 1890/95er Strasse dem Gelände anpasste, also in geschwungener Linie um eine Felsnase führte, wurde bei der 1960er Strasse das Gelände der Strasse angepasst, d.h. der Fels in gerader oder gebogener Linie – teilweise massiv – angeschnitten. In diesen Fällen ist die ursprüngliche Bausubstanz (inkl. Schotterung!) talwärts zu suchen (vgl. z.B. Planskizze zu GR 780.2.6).

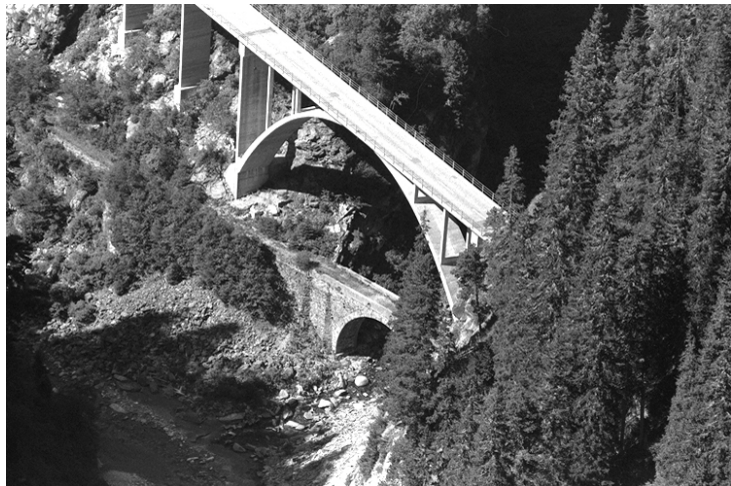
Die umgekehrte – und doch gleiche – Situation ist bei kleineren, durch Bäche verursachte Geländeeinschnitte zu beobachten: Während die Talstrasse von 1890/95 möglichst nahe beim Bach diesen mittels –klein gehaltenen – Steinbogenbrücken überquert und somit ebenfalls weitgehend der vorgegebenen Geländeform folgt, wurden bei der 1960er Strasse grössere Brücken konstruiert, die erst den erwünschten, geradlinigeren Verlauf ermöglichten.

Zur Begründung der nationalen Einstufung der Linienführung GR 780.2 vgl. den Streckenbeschrieb zu GR 780, Rubrik «Gelände».

*Die Quadersteinstützmauer ist ein Charakteristikum des Aus- und Neubaus der 1960er Jahre.
Abb. 2 (Heg, 25. 9. 1990)*



*Eines der überragenden Bauwerke des 1960er Ausbaus ist die «Punt di Val di Lei», die direkt in einen damals ebenfalls neu erstellten Tunnel führt.
Direkt unterhalb liegt die «Ponte del Mut d'Avers», die einem als Verbindungsstrasse aufgelassenen Abschnitt der Talstrasse von 1890/95 zugehört.
Abb. 3 (Heg, 19. 7. 1990)*



B) ALS VERBINDUNGSSTRASSE AUFGELASSENE ABSCHNITTE

Diese Abschnitte – über weite Strecken noch als Flur- oder auch als Wanderwege benutzt – können heutzutage als Lehrstücke über den Kunststrassen gelten, da sie in ihrer wohl weitgehend ursprünglichen Bauform beinahe ganzheitlich erhalten sind. Allerdings sind dabei drei Einschränkungen zu machen:

1. An wenigen Stellen wurden nachträglich Korrekturen und Instandstellungsarbeiten ausgeführt. Betonröhren (Tombini), Betonplatten (Fahrbahn) und eine – mittlerweile zerstörte – Lehenbrücke, die auf Quadersteinmauern fusst, sind die auffälligsten Zeugen hiervon.
2. Der Zerfall. Fehlende Vorsicht beim Befahren und Begehen, Erosion und Überwachungen, kurz: mangelnder Unterhalt bewirken einen langsamen, aber stetigen Zerfall des Bauwerkes. Herunterstürzende und schiefe Randsteine und Steinpfosten, teilweise oder ganz abgerutschte Stützmauern, herausgefallene Bogensteine bei Brücken etc. sind deutliche Anzeichen dafür, dass

dieses Baudenkmal nur durch umfangreiche Sicherungsmassnahmen gerettet werden kann.

3. Völlig abgegangene Teilabschnitte. Diese sind vollständig überwachsen, häufig durch Bauschutt bzw. Ausbruchmaterial der 1960er Strasse überdeckt und kaum mehr passierbar. An sichtbarer Bausubstanz sind meist nur noch die talseitigen Stützmauern vorhanden.

*Der fehlende Holzholmen dieses Stein-/Holzgeländers symbolisiert den mangelnden Unterhalt an Abschnitten der Talstrasse von 1890/95, die nicht mehr der Verbindungsstrasse dienen.
Abb. 4 (Heg, 25. 9. 1992)*



— Ende des Beschriebs —