

Zeitschrift: Jahresberichte des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Denkmalpflege Graubünden
Herausgeber: Archäologischer Dienst Graubünden; Denkmalpflege Graubünden
Band: - (2002)

Artikel: Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten (Julier, Septimer, Maloja, Lenzerheide)
Autor: Brunner, Georg O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-821186>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten (Julier, Septimer, Maloja, Lenzerheide)

Einleitung

Armon Planta hat in Graubünden eine grosse Zahl historischer Wege aufgespürt, untersucht und dokumentiert⁹⁶. Hypothetisch blieb die Datierung der von ihm kartierten Wegstücke, ein Problem, das der Wegforschung allgemein anhaftet. Ein Passheiligtum oder ein Verwahrfund kann zwar das Alter einer Route anzeigen, nicht aber das Alter von Wegstücken, die nebeneinander und übereinander immer wieder neu angelegt worden sind. Die Arbeit mit einem Metallsuchgerät⁹⁷ ermöglicht es, zeitspezifische "Wegbegleiter" zu finden: für die römische Epoche sind es abgebrochene Stücke von Hufschuhen (Hipposandalen; Abb. 113,1). Etwa ab dem 10./11. Jahrhundert sind Hufnägel (viel seltener auch Hufeisen) Leitfunde⁹⁸.

Im folgenden Beitrag wird die römische Benutzung von Routen zum Malojapass, über den Julier, Septimer und die Lenzerheide anhand von Hufschuhfragmenten auf Wegstücken und Karrengeleisen nachgewiesen, welche teils schon von Planta gefunden, teils durch Prospektion neu entdeckt wurden (Abb. 112)⁹⁹. Mit diesen neuen Untersuchungen wurden auch Wegabschnitte vermessen und datiert, die dem projektierten Neubau der Julierstrasse zum Opfer fallen werden.

Bei den Prospektionen wurden 50 Hufschuhfragmente gefunden. Fast immer lagen sie wenig tief, direkt unter der Grasnarbe. Dafür ist die geringe Bodenbildung in den untersuchten Höhenlagen verantwortlich. Erosion und Aufbau des Bodens halten sich in etwa die Waage. Viele dieser Hufschuhfragmente sind gut erhalten, was mit der alpinen Bodenchemie und den niedrigen Temperaturen zusammenhängt.

Hufschuhe (Hipposandalen)

Die Zuordnung der Fragmente stützt sich auf den Vergleich mit Hufschuhen in Museen und archäologischen Sammlungen (z. B. von Windisch AG und Avenches VD¹⁰⁰), und auch auf der Via Claudia Augusta (A) sind Parallstücke gefunden worden.¹⁰¹

In römischer Zeit war Huf-Nagelung unbekannt. Pferden und Maultieren band man "Hipposandalen" an die Hufe, für Ochsen gab es aufbindbare Schutzplatten für den einen Teil des Paar-Hufes und auch menschlichen Schuhen dienten aufbindbare Eisen, in funktionaler Ähnlichkeit mit Steigeisen heutiger Berggänger. Die Sammlungen zeigen verschiedene Konstruktionsarten dieser hochstehenden Schmiedeprodukte, es gibt

Abb. 112: Karte Raum Lenzerheide bis Oberengadin mit den untersuchten Wegabschnitten. Mst. 1: 400 000.

- 1 Tiefencastel, Plaz
- 2 Savognin, Cresta
- 3 Bivio, Tgesa Brüscheda
- 4 Bivio, Bögia
- 5 Bivio, Punt Brüscheda
- 6 Bivio, Sur Gonda
- 7 Bivio, Julierpass
- 8 Silvaplana, Julierpass
- 9 Bivio, Plang Camfer
- 10 Bivio, unterhalb Sur Cresta
- 11 Stampa, Maloja-Splüga
- 12 Parpan, Stätzerbach

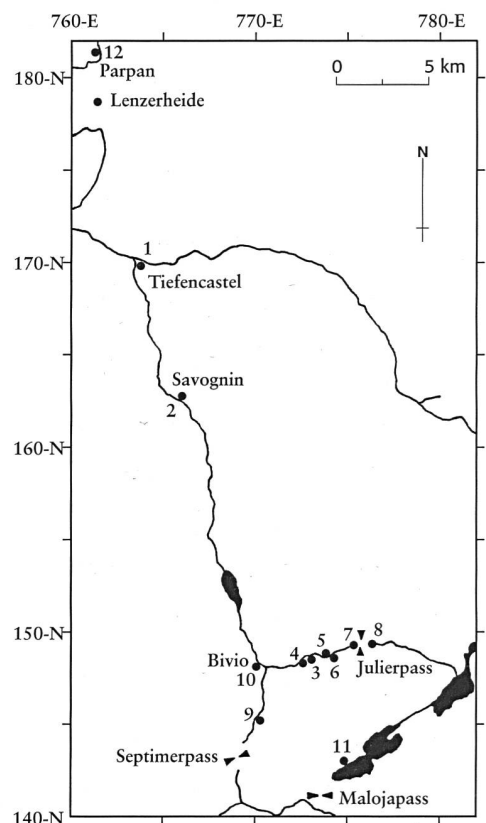
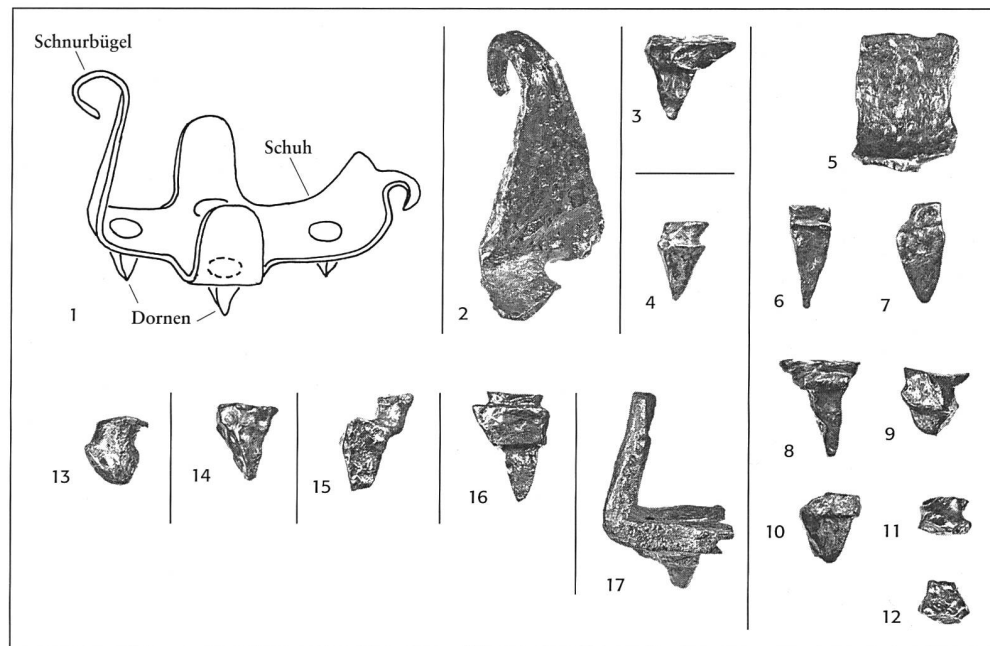


Abb. 113: Skizze eines Hufschuhs (1) und repräsentative Beispiele gefundener Seitenteile (2.5.17) und Dornen (3.4.6-16). 2 Savognin, Cresta; 3 Bivio, Tgesa Brüscheda; 4 Bivio, Bögia; 5-12 Bivio, Punt Brüscheda; 13 Bivio, Sur Gonda; 14 Bivio, Julierpass; 15 Silvaplana, Julierpass; 16 Bivio, Septimerpass/Plang Camfer; 17 Stampa, Maloja-Splüga. Mst. 2:1.

- 96 PLANTA ARMON, Verkehrswege im alten Rätien (4 Bände; Band 2 Julier-Route). Terra Grischuna, Chur 1986.
- 97 Der Autor dankt dem ADG für die gewährte Bewilligung. Die gefundenen Objekte sind im ADG archiviert.
- 98 Müller-Lhotska stiess auf eine erste schriftliche Nachricht vom "genagelten Eisen" in einem Abgabeverzeichnis des Klosters St. Gallen für das Jahr 826: MÜLLER-LHOTSKA URS A., Zur Verkehrsgeschichte von Windisch. Von der Prähistorie bis ins 19. Jahrhundert. Verlag Cartographica Helvetica, Murtten 1993, 34. Eisen war gleichwertig mit einer Geldzahlung; für Eisen als Verbrauchsmaterial in Massen ist wohl eine etwas spätere Zeit anzunehmen.
- 99 Die Detailpläne im Mst. 1:5000 können beim ADG eingesehen werden.
- 100 Elisabeth Bleuer, Kantonsarchäologie Aargau, und Anne Hochuli-Gysel, Museum Avenches VD, sei für die Möglichkeit der Besichtigung der Sammlungen gedankt.
- 101 PÖLL JOHANNES, in: WALDE ELISABETH (Hrsg.) Via Claudia. Neue Forschungen. Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck, Innsbruck 1998, 11-15.
- 102 LAWSON ANNABEL K., Studien zum römischen Pferdegeschirr. Jb RGZM 25, 1978, 131-172.
- 103 MÜLLER-LHOTSKA, wie Anm. 98, 14.



leichte und schwere Ausführungen mit 2-5 mm Materialdicke, und anscheinend erfolgte auch eine Anpassung an die regionalen Geländearten. So gibt es flache Bodenplatten, solche mit Rillen, mit spitzen Dornen oder mit flachen Stollen. In einem Übersichtswerk¹⁰² werden drei Typen unterschieden, doch zeigen die Exemplare von Sammlungen in der Schweiz eine grössere Vielfalt. Für den Julier lassen die Fragmente nur auf einen, den in Abb. 113,1 gezeichneten Typ, schliessen. Nach einer Zeichnung bei Müller-Lhotska¹⁰³ erscheint der hohe Schnürbügel vorne am Huf, nach einer Zeichnung im Musée du cheval in La Sarraz VD ist er hinten, wobei jedoch der niedrige Vorderteil ebenfalls senkrecht aufsteht. Das ist wichtig, weil Pferde den Huf mit der Vorderkante aufsetzen. Hufschuhe von der Via Claudia Augusta (A), vom Julier und von Windisch AG tragen Dornen (Stollen), während diese in Avenches VD fehlen. Die in die Bodenplatten genieteten Dornen konnten ausbre-

chen, und heute bilden vor allem solche Dornen für uns die "römischen Visitenkarten". Es gibt auch Hufschuhe mit Löchern in der Bodenplatte, welche von verlorenen Dornen zeugen. Kennzeichen für Dornen sind Reste von Niet-Rillen, welche etwa bei Geschosspitzen, neuzeitlichen aufsteckbaren Hufstollen und anderen Objekten fehlen, während Stockspitzen schlanker geformt sind. Auch die aufgebogenen Seitenteile konnten abbrechen, sind aber weniger häufig zu finden. Noch seltener treten abgebrochene Hörner (Haken) der Schnürung auf, und ihre Zuordnung ist weniger sicher. Ganze Hufschuhe fehlen bisher, man hat sie wohl gesehen und aufgelesen.

Abb. 113 zeigt eine repräsentative Auswahl von Fragmenten. Bei wenigen Stollen bleibt unsicher, ob sie von Hipposandalen oder von Schuheisen stammen. Ihre geringe Grösse ist kein Hinweis, da Abnutzung und Rost zu einer massiven Verkleinerung führen kann. Fast alle Dornen sind etwas

asymmetrisch geformt, was handwerkliche Gründe haben dürfte. In zwei Fällen ist jedoch die Achse der Stollen-Pyramide relativ zu derjenigen des Niet-Schafts besonders stark verschoben, was auf Absicht schliessen lässt (Abb. 113,15.). Das Verbindungsstück vom Nietschaft zum Dorn wirkt in einer Richtung, die man gemäss der stärksten Beanspruchung wählen konnte, als über-grosse Auflagefläche. Statt Biegekräften auf ein Stück des Nietrandes, treten dann Zugkräfte in der Nietachse auf. Man hat also versucht, die Schwachstelle zu verbessern. Bei einem der gewinkelten Seitenteile ist statt eines rechten Winkels ein solcher von etwa 80 Grad vorhanden, als Anpassung an die konische Form des Hufs (Abb. 113, 17.). Die Dornen sind teils lange spitzige und teils kurze abgeflachte quadratische Pyramiden. Dabei handelt es sich nicht nur um blosser Abnutzung, es bleibt aber unbekannt, ob Zeit- oder Werkstatt-spezifische Formen vorliegen. Schmiede im Süden konnten die Verhältnisse in Schnee und Eis vielleicht nur vom Hörensagen und mussten die Hufschuhe nach ihrem Gutdünken gestalten.

Auch bei den Schuheisen in Sammlungen und Publikationen sind verschiedene Macharten festzustellen. Es gibt massige rechteckige Bodenplatten oder leichte, aus gekreuzten Bändern bestehende. Sie tragen lange spitzige Dornen oder kurze flache Stollen.

Wege bei Tiefencastel, Plaz

Im lokalen Sprachgebrauch gibt es einen Römerweg, der auf der rechten Talseite von Tiefencastel zur Ebene Plaz hinaufführt (Abb. 112,1). Tatsächlich ist in diesem Gebiet ein schwer entwirrbares Netzwerk hi-

storischer Wege vorhanden. An zwei Stellen wurden Fragmente von Hufschuhen gefunden. Von archäologischer Seite ist bisher nur auf der westlichen Talseite ein Weg über Mon ins Oberhalbstein angenommen worden¹⁰⁴.

Wege bei Savognin, Cresta

Im Zusammenhang mit dem Strassenneubau¹⁰⁵ konnten bei Cresta südöstlich von Savognin (Abb. 112,2) Dornen geborgen werden, etwas weiter südöstlich davon kamen ein Vorderteil eines Hufschuhs (Abb. 113,2), ein Fibel-Fragment sowie eine eisenzeitliche Potin-Münze¹⁰⁶ zum Vorschein. Damit wird ein römischer Weg wenige Meter bergseitig und parallel zur jetzigen Kantonsstrasse angezeigt. Ein massiver Felsriegel, der diese Linie in Richtung Tinzong-Rona behindert, ist für die heutige

Abb. 114: Bivio, Tgesa Brüscheda. Ein römisch und in späterer Zeit begangener Hohlweg im Anstieg zur Ebene westlich von Tgesa Brüscheda. Hufnägel fanden sich im Hohlweg wie auch auf dem anschliessenden Wiesenstreifen (links im Bild). Es ist einer der längsten geradlinigen Abschnitte der Julier-Route. Blick von Osten.

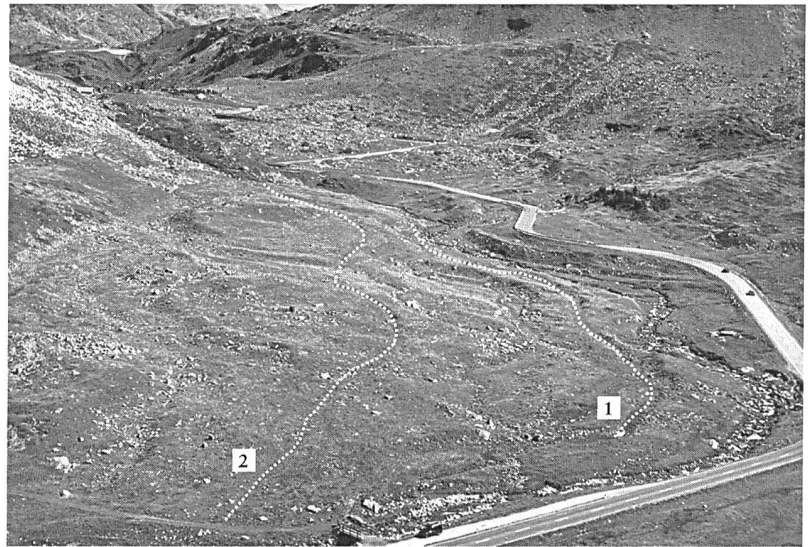


Strasse abgesprengt worden; der römische Weg muss ihn etwa an gleicher Stelle auf einem kleinen Band traversiert haben. Im Mittelalter genügte dies nicht mehr, und man nahm einen Abstieg/Wiederaufstieg in Kauf, um den Felsen talseitig zu umgehen. Eine stückweise noch vorhandene Stützmauer sowie Hufnägel zeigen diesen bis zum Bau der Kommerzstrasse benützten Weg an. Bemerkenswert ist ein Wegkreuz an der Stelle, ab welcher der spätere Weg vom vorrömischen abzweigt. Es dürfte sich um ein tradiertes Merkmal aus dem Mittelalter handeln.

Wege bei Bivio, Tgesa Brüscheda und Bögia

Manche Literaturstelle spricht von "römischer Bauart" von Wegen, der erste Satz in einem schönen Bildband¹⁰⁷ lautet "alle alpinen Saumwege sind gebaute Anlagen", und das IVS dokumentiert gemäss den Richtlinien nur erkennbar gebaute Wege. Im Falle des Juliers sind das idealisierte Sichtweisen.

Bei der Suche nach modernen Hufnägeln auf der 1837 erbauten "Kommerzstrasse" in Bivio, westlich von Tgesa Brüscheda (Abb. 112,3), kam auch ein Hufnagel des 11./13. Jahrhunderts zum Vorschein, was auf Umlagerungen von Erdmaterial aus der Umgebung schliessen lässt. Es fanden sich weitere Nägel dieses Typs auf einem ca. 10 m breiten Streifen der Wiese an der nördlichen Seite der Kommerzstrasse, auch ein Dorn kam zutage (Abb. 113,3). Nägel aus späterer Zeit bis zum Bau der Kommerzstrasse liegen in einem Band bis 30 m Breite in der Talebene. Dagegen sind in der Talebene östlich von Tgesa Brüscheda gekofferte Wege vorhanden, die nach einer Furt zu



Brüscheda hin keine Fortsetzung haben. Man hatte also bis zum Bau der Kommerzstrasse nicht die Mittel für den durchgehenden Ausbau der Route und ging streckenweise über die Wiese. Die Verteilung der Funde in einem Band schliesst eine Rossweide aus. Die Beobachtung machte andere Situationen verständlich, bei denen ein Weg "plötzlich verschwand". - Planta hatte für dieses Gebiet ein römisches Trasse im schattigen und steilen Abhang zur Julia hin postuliert¹⁰⁸, den wir als Hilfsweg aus der Bauzeit der Kantonsstrasse deuten.

Im westlich anschliessenden Hang in Richtung Bivio, Bögia (Abb. 112,4) sind zwei Trampelpfade zu erkennen, deren obere Verlängerungen zur beschriebenen Wiesenpassage führen. Ausserdem gibt es einen Hohlweg (Abb. 114), in welchem römische Dornen (Abb. 113,4) sowie Hufnägel des 15. bis 18. Jahrhunderts erschienen, während Nägel des 11./13. Jahrhunderts fehlen. Diese Lücke ist ungewöhnlich, üblicherweise sind Dornen und dieser erste Nageltyp vergesellschaftet. Vielleicht wurde der rö-

Abb. 115: Bivio, Punt Brüscheda (Bildmitte unten) und Ebene östlich davon. Die Prospektion ergab zwei Wege inmitten natürlicher Runsen. Ein erster römischer Weg (1) wurde durch einen zweiten (2) ersetzt, der bis in die Neuzeit benutzt wurde. Blick von Südwesten.

104 Siehe Kurzbericht S. 151.

105 RAGETH JÜRIG, Frühromische Siedlungsreste von Savognin, Jb ADG DPG 1999, 43-52; Jb ADG DPG 2001, 98-100.

106 Jb ADG DPG 2001, 104-105.

107 SCHWEIZERISCHE VERKEHRSZENTRALE ZÜRICH (Hrsg.) Saumpfade. Basel 1994.

108 PLANTA, wie Anm. 96, Abb. 51, Pfeil links.

mische Weg durch Naturgewalt blockiert, und die Freilegung erfolgte erst viel später. Hufnägeln fanden sich nicht nur im Hohlweg, sondern auch in einem anschliessenden Streifen der Wiese. Auch hier hat man in allen Epochen abwechselnd die Wiese dem wohl aufgeweichten Hohlweg vorgezogen.

Wege bei Bivio, Punt Brüscheda

Der Blick auf die Ebene östlich von Bivio, Punt Brüscheda (Abb. 112,5), zeigt Linien, die natürliche Runsen oder gebaute Wege sein können (Abb. 115). Die Prospektion zeigte folgendes: zwei Hohltrassen sind begangen. Einer dieser Wege ist auf längerer Strecke gekoffert, gut erhalten und lieferte mehrere Hufschuhfragmente, aber keine Hufnägeln. Im unteren Teil ist der Weg ausgewaschen und versumpft. Der andere Weg ist heute als durch den Talboden führende Wanderoute markiert. Er zeigt fast überall einen guten Zustand und lieferte mehrere Fragmente (Abb. 113,5-12) sowie alle Hufnageltypen aus der Zeit vor der Kommerzstrasse. Anscheinend hatten die römischen Erbauer des erstgenannten Weges den direkten Zugang zu einer günstigen Furt bei Punt Brüscheda im Auge, die zerstörerische Gewalt der Wasserläufe aber unterschätzt. Noch in römischer Zeit muss der zweite Weg angelegt worden sein, der zu einer Furt mit steilerem Ufer führt, aber höher und in grösserer Entfernung von der Julia liegt. Im Frühsommer ist furten unmöglich. Etwas weiter abwärts ist auf der linken Seite bei einer Verengung der Julia ein Brückenkopf unbekannten Alters vorhanden. Querung an dieser Stelle bedeutete einen leichten Umweg und eine geringe Gegensteigung.



Abb. 116: Bivio, Punt Brüscheda. Brückenkopf am östlichen Ende der Ebene zur Umgehung des Felssturzesgebietes unterhalb Sur Gonda. Blick von Westen.

Am östlichen Ende des Talbodens ist die Julia überquert worden, wie ein zweiter Brückenkopf unbestimmten Alters auf der linken Seite der Julia zeigt (Abb. 116). Damit hat man die Felssturzhänge unterhalb der Alp Sur Gonda umgangen, während Planta angibt, man habe diese durchgangen (auch die Wanderwegzeichen führen - weglos - durch dieses schwierige Gelände). Als Bestätigung des Uferwechsels zeigten sich im letzten Teil des Anstiegs nach Sur Gonda (Abb. 112,6) hin zwei nebeneinander liegende Hohlweg-Varianten (sie führen durch eine kleine Aufforstung). Beide erbrachten Hufnägeln ab dem 11./13. Jahrhundert, aber auch ein römischer Dorn kam zum Vorschein (Abb. 113,13). Nach Erreichen der Anhöhe hat man die Julia erneut überquert und gelangte dann über Sur Gonda zu den bekannten Geleisen bei Bivio, La Veduta. Insgesamt wird auf der kaum 2 km langen Strecke zwischen Punt Brüscheda und La Veduta der Wasserlauf viermal überquert, um Sumpf oder Stein Schlag und Lawinen auszuweichen.

Wege am Julierpass

Beidseits der heutigen Passhöhe (Abb. 112,7.8) wurden Dornen (Abb. 113,14.15) und Hufnägeln gefunden. Sie belegen die kontinuierliche Benützung von der römischen Epoche bis in die Neuzeit einiger Wegstücke, die Planta noch nicht bekannt waren. So gibt es im westlichen Teil der Ebene auf der Passhöhe einen Weg (Abb. 112,7; Abb. 117), der sich in Richtung Bivio, La Veduta, in einem massiven Blockfeld verliert. Etwa 600 m östlich des Passes verläuft ein Weg, der noch weiter östlich von der Kantonsstrasse und von der Kommerzstrasse gekreuzt wird und der sich dann in einer versumpften Ebene verliert (Abb. 112,8; Abb. 118). Er ist dort von etwa 30 cm Humus überwachsen, darunter liegen etwa 40 cm Kieselkofferung. In seiner Fortsetzung in Richtung zum Pass hin ist ein moderner Fahrweg vorhanden, der offenbar beim Bau der Kantonsstrasse als Materialzubringer aus einer Geröllhalde gedient hat. Aus diesem Weg löst sich ein römisch begangener Trampelpfad, wie der mit einem Pickel markierte Fund eines Dorns zeigt (Abb. 119). Er ist zu schmal für den römischen Fahrweg. Möglicherweise liegt dieser unter dem jetzigen Zubringerweg, während der Trampelpfad für Begleit- und Hilfstiere im Seilzug gedient haben könnte.

Zusammenfassende Bemerkung zu den behandelten Strecken

Vor dem Bau der Kommerzstrasse wechseln sich qualitativ verschiedenartige Wegstücke ab, die Kofferung variiert zwischen "inexistent" und einer Mächtigkeit von 40 cm, längere geradlinige Segmente (die andern-

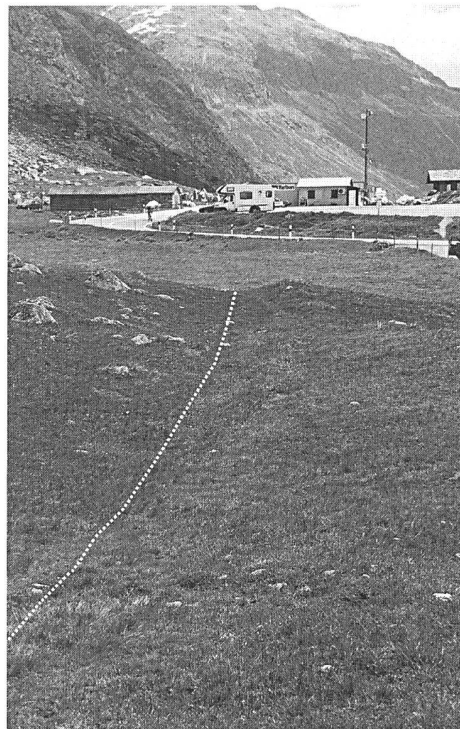


Abb. 117: Bivio, Julierpass. Römisch/mittelalterlicher Weg westlich der Passhöhe (punktiert). Nach Westen zu La Veduta hin verliert sich der Weg im Blockfeld eines Bergsturzes. Blick von Westen.

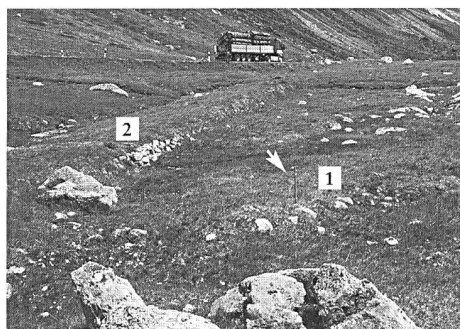
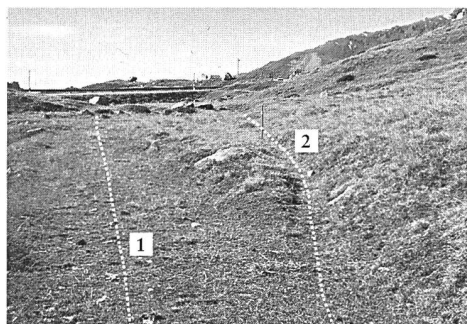


Abb. 118: Bivio, Julierpass. Römisch/mittelalterlicher Weg 600 m östlich der Passhöhe (1). Links im Bild wird er von der Kommerzstrasse überquert (2), rechts verliert er sich in der sumpfigen Ebene. Im Hintergrund die Kantonsstrasse. Blick von Westen.

Abb. 119: Bivio, Julierpass.
Neuzeitlicher Strassenbau-
Hilfsweg (1) und römischer
Trampelpfad (2). Im Hinter-
grund die Passhöhe. Der
Pfad ist als Fahrweg zu
schmal, möglicherweise
wurde er durch Begleittiere
ausgetreten. Der römische
Fahrweg könnte unter dem
neuzeitlichen Hilfsweg lie-
gen. Blick von Osten.



orts als “typisch römisch” gelten) wie auch Serpentinaen sind unbekannt, sanfte Steigungen kommen ebenso vor wie “Direttissima-Stücke”, und es gibt Wechsel der Talseiten innerhalb kurzer Distanz mit Furten und Brücken. Manchmal sind mehrere Linienvarianten realisiert, die wohl nach Jahreszeit ihre Vorzüge oder Nachteile hatten. Die Geleise sind gemeisselt¹⁰⁹. Der Fahrverkehr konnte stellenweise sicher nur mit viel Hilfspersonal bewerkstelligt werden, und er widerspiegelt vielleicht mehr das militärische Prestigedenken der Römer als effizienten Warentransport (wichtiger blieb wohl die Säumerei). Nach unseren Untersuchungen und Beobachtungen entstand die Route durch stete und stückweise Verbesserung aus prähistorischen Trampelpfaden. Sie “funktionierte immer”, weshalb keine (römische) Autorität veranlasst war, sich intensiv mit ihrem Ausbau zu befassen und zu identifizieren, wie sich das etwa bei der Via Claudia Augusta (A) namentgebend ausgewirkt hat. Das könnte auch die lückenhafte Erwähnung in den Itinerarien und das Fehlen von Meilensteinen erklären. Erst die Kommerzstrasse (ca. 1837) zeigt einen Ausbau von gleichbleibender Qualität. Sie folgt vielerorts einer früheren Linie und bestätigt damit den sicheren Blick für das Terrain, den die ersten Begeher hatten.

Ein Weg der Septimer-Route bei Bivio

Auf der Strecke vom Pass nach Bivio löst sich in nördlicher Richtung aus der Ebene Plang Camfer ein Weg aus dem jetzigen Fahrsträsschen, der den Eindruck von “Entstehung durch rezenten Gebrauch” macht und sich kaum von der Wiese abhebt (Abb. 112,9). Die Prospektion ergab einen Hufschuh-Dorn (Abb. 113,16) und Hufnägel aller Typen bis in das 19. Jahrhundert. Nach Bivio hin teilt sich dieses Wegstück in einer versumpften Wiese in mehrere unsichere Spuren, zum Pass hin ist unklar, ob es eigenständig weiterführt oder von der jetzigen Fahrstrasse überbaut wurde.

Südöstlich von Bivio, unterhalb Sur Cresta, hat Planta einige in gerader Linie gesetzte Steine gesehen, die er als Abschlusssteine des römischen Weges interpretierte¹¹⁰ (Abb. 112,10). Diese Vermutung konnte durch den Fund eines Seitenteiles eines Hufschuhs bestätigt werden. Hufnägel zeigen die fortgesetzte Benützung dieses (jetzt ausgewaschenen) Trassees an und lassen es in Richtung Bivio noch etwas weiter verfolgen.

Karrengeleise auf der Maloja-Route

Die Karrengeleise am Julier hat Planta als römisch betrachtet und sie gezielt als Datierungsbeweis gesucht. Es gibt aber im Jura, im Tirol und an anderen Orten auch neuzeitliche Geleise. Den Schluss auf ein hohes Alter der Julier-Geleise erlaubten bisher nur die Verwitterung, die Erfahrung, dass im Mittelalter gesäumt und nicht gefahren wurde sowie die Beschreibung Campell aus dem Jahre 1572, welche den Weg über den Julier als Heerstrasse aus ältester Zeit aufführt¹¹¹.

Etwa 1,5 km nordöstlich von Stampa, Maloja, unterhalb der Alp Splüga, musste vor

109 BRUNNER GEORG O., Karrengeleise: ausgefahren oder handgemacht, antik oder neuzeitlich? BM 4, 1999, 243-263; BRUNNER GEORG O., Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? HA 30/1999-117, 31-41.

110 PLANTA, wie Anm. 96, Wegkarte Nr. 6 im Anhang.

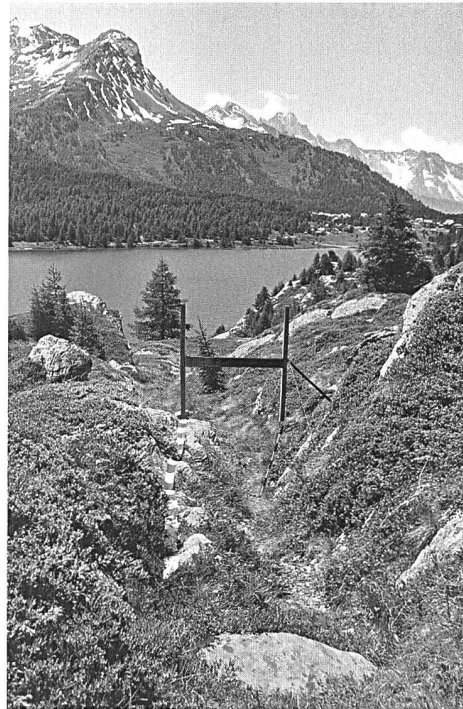
111 PLANTA, wie Anm. 96, 39-41.

seiner neuzeitlichen Sprengung ein Felsriegel bergseitig oder seeseitig umgangen werden (Abb. 112,11). Bergseitig hat Planta ein etwa 15 m langes Geleisestück freigelegt¹¹², seeseitig sind Andeutungen von Geleisen erkennbar. Als Bestätigung der römischen Geleisenbenützung konnte direkt neben dem bergseitigen Geleise ein Winkelstück eines Hufschuhs gefunden werden (Abb. 113,17), in der westlichen Geleiseverlängerung zeigte sich ein Dorn, in der östlichen ein flaches Seitenstück eines Hufschuhs.

Für das bergseitige Geleise lässt sich das Alter als Terminus ante abschätzen. Um eine Steigung auszugleichen, ist das jetzt vorhandene Gehniveau offenbar im Mittelalter so angelegt worden, wie ein kleines Hufeisen und Hufnägeln zeigen, die unter der Grasnarbe lagen. Eine Geleiserinne für das eine Rad liegt auf einer Felsrippe mehr als einen Meter höher als dieses Gehniveau, während für das andere Rad gar keine Auflage mehr besteht. Das Geleise muss daher schon im Mittelalter ausser Gebrauch gewesen sein. Abb. 120 zeigt die Situation. Offensichtlich ist der frühere Fahrverkehr zugunsten der Säumerei im Früh- oder Hochmittelalter aufgegeben worden. Bereits Planta hatte bei Bivio, La Veduta, beobachtet, dass Geleiserinnen mit ortsfremdem Material gefüllt waren, um sie für die Säumerei begehbar zu machen¹¹³.

Ein Weg der Lenzerheide-Route bei Parpan, Stätzerbach

Planta hat betont, dass Wege, die im Volksmund "Römerwege" heissen, in der Regel viel jünger seien¹¹⁴. In den Augen von Einheimischen ist der jetzige Wanderweg von Parpan nach Churwalden aufgrund von stellenweise vorhandenen Platten ein Rö-



merweg (Abb. 112,12). Das liess sich für die ungefähre Linie bestätigen. Nördlich von Parpan beginnt der Wanderweg annähernd parallel zur Kantonsstrasse, quert den Stätzerbach und wird dann auf seiner Westseite von einer Trockenmauer begleitet. Oberhalb derselben ist sehr schwach ein Trasse ange deutet, aus welchem ein römischer Dorn geborgen werden konnte.

Abb. 120: Stampa, Maloja-Splüga. Römische Karrengeleise. Die Umrisse eines Karrens sind mit Latten nachgebaut. Ein Rad steht auf einer Geleiserinne, das andere hat keine Auflage. Hufnägeln zeigen, dass diese Terrainsituation spätestens seit dem 11. Jahrhundert nach der Aufgabe des Fahrverkehrs bestand. Blick von Nordosten.

112 PLANTA, wie Anm. 96, Spezialkarte 1.

113 PLANTA, wie Anm. 96, Spezialkarte 2.

114 PLANTA, wie Anm. 96, 7-25.