

Strecke GR 11
Landeskarte *Chur - Reichenau /- Tamins*
1195

GESCHICHTE *Stand März 1993 / JS, Hj*

Die Strecke GR 11 ist einerseits Teil der sogenannten Unteren oder Italienische Strasse über den Splügen- bzw. Bernhardinpass, die seit jeher eine der beiden wichtigsten Bündner Transitrouten (vgl. GR 9, GR 13, GR 15, GR 17, GR 19 und GR 21) bildet, und andererseits Teil der Route über den Lukmanier (vgl. GR 71, GR 73, GR 77).

Die Deutsche Strasse, die Chur von Norden her erreicht, teilt sich hier: Die Obere Strasse zielt über die Gegensteigung der Lenzerheide auf die Pässe Septimer (GR 29) und Julier/Maloja (GR 31/33), die Untere Strasse auf den Splügen- und Bernhardinpass (GR 17 bzw. GR 19).

Die Strecke Chur-Reichenau ist der erste und wegtechnisch wohl auch einfachste Teil dieser Unteren Strasse. Zur Hauptsache liegt sie auf dem Gebiet von Domat/Ems, Anfangs- und Endpunkte sind jedoch Chur und Reichenau (Gemeinde Tamins), wo jeweils Brückenübergänge eine markante Zäsur bilden: in Chur über die Plessur, in Reichenau über den Rhein.

Chur als südlicher Anfangspunkt der Strecke ist bereits als urgeschichtliche Siedlung belegt. Die verkehrsgeographisch günstige Lage von «Curia» war ausschlaggebend für die Gründung des römischen Verwaltungszentrums, dessen Siedlungskern eine wohl im Gefolge des Alpenfeldzuges von 15 v. Chr. angelegte militärische Etappenstation (im Gebiete Welschdörfli oder auf dem Hof) bildete (DRACK/FELLMANN 1988: 380). Ebenfalls früh erwähnt sind verschiedene Einrichtungen und Institutionen des Transitverkehrs, so der 952 von Otto I. an den Bischof verliehene Zoll (wahrscheinlich an der Plessurbrücke), später die Sust oder der Markt.

Endpunkt der Strecke ist Reichenau. Spätestens seit dem 14. Jahrhundert ist der Reichenauer Brückenkopf eine der Schlüsselstellen im Bündner Verkehrsnetz. 1399 findet die Zollbrücke über den Vorderrhein ihre erste Erwähnung (CD 1848-65: 328). 1522 ist die Rede von zwei Brücken, derjenigen über den Vorderrhein und einer anderen, die den vereinigten Rhein überquert (GA TRIN, Urkunde 14). Fortan ist meist die Rede von zwei «Zollpruggen»; das Zollhaus selbst stand zwischen ihnen auf dem linksseitigen Felssporn im heutigen Schlossbereich.

Der Streckenbeginn auf Churergebiet bei der heutigen Obertorerbrücke und durch das Welschdörfli bis zur Valparghera-Rüfe an der Emser Grenze ist schon sehr früh recht eindeutig gesichert. Urgeschichtliche und römische Fundstellen im Bereich des Welschdörfli (ZÜRCHER 1982: 23f.; OVERBECK 1973/82) lassen vermuten, dass der Weg Richtung Westen ähnlich wie heute verlief. Die Studie von SCHORTA weist einen spätmittelalterlichen Verlauf nach, der praktisch der heutigen Lokal- oder Kantonsstrasse entspricht: «Auch der Emserweg führte schon seit vielen Jahrhunderten an genau gleicher Stelle durch das

Welschdörfli an der Kustorei vorbei und geradeaus auf den Fuss des Schuttkegel von Trist-Valparghera zu» (1942: 8).

Nicht ganz so eindeutig ist der Verlauf im westlichen Teil der Strecke. POESCHEL (KDMGR 1942: IV/24) nimmt an, dass bis im 14. Jahrhundert der Übergang über den vereinigten Rhein nicht bei Reichenau erfolgte, sondern westlich von Domat/Ems über die «Punt Arsa» (abgebrannte Brücke). PLANTA (1990: 226ff.) hat diese Argumentation aufgenommen und im Gelände zu verifizieren versucht. Quellenbelege zur Punt Arsa sind allerdings keine vorhanden; auffallend ist höchstens, dass die Reichenauer Brücke über den Vorderrhein früher erwähnt wird als diejenige über den vereinigten Rhein (vgl. auch GR 71).

Reichenau um 1790. Aquatinta von John Smith, gestochen von Samuel Alken (in: COXE 1794; RM Gra 1531).
Abb. 1



Vor allem für das 17. und 18. Jahrhundert finden sich zu den Reichenauer Brücken unzählige Quellen, die Streitigkeiten wegen des Unterhalts betreffen, oder aber Umgehungen des Brückenzolls via Kunkels oder «Via Calanca» beklagen. Nach POESCHEL (KDMGR 1942: IV/24) stand die Brücke über den vereinigten Rhein bis 1755 beim Käppelistutz, einige hundert Meter weiter östlich. Den heutigen Standort hätte demnach erstmals die Grubenmannsche Holzkonstruktion eingenommen, die LEHMANN wie folgt schildert: «Ueber beyde Rheine geht eine von dem berühmten Baumeister Grubenmann, den die Natur ohne Studium der Mechanik zum grössten Baumeister seines Vaterlandes stempelte, sehr kunstvoll erbaute hölzerne bedeckte Brücke, die aus einem einzigen Bogen bestehet, der 240 Fuss Spannung hat, auf keinen Pfeiler ruhet und blos durch Riegel und Keilen ineinander verbunden ist. Eine 2te Brücke 105 Schuh lang geht über den Vorderrhein allein und führt über Rätzüns auf Thusis.» (1797: 414f.) Die Grubenmannsche Brücke verbrannte während der Kriegswirren von 1799 (PIETH 1950: 363). Der Standort Käppelistutz lässt sich übrigens quellenmässig nicht belegen, ausser beim zeitweiligen Bestand einer Notbrücke, die 1799 bis 1819 wieder dort stand, bis Stiefenhofer erneut den heutigen Standort benutzte. 1881 folgte nach einem Brand die noch bestehende Eisenkonstruktion, die auch bei der Vorderrheinbrücke 1889 Verwendung fand (POESCHEL: wie oben). Die Brücke über den Vorderrhein ist leider 1986 durch eine breite Betonkonstruktion ersetzt worden. Im übrigen begann in der Regel bei der Vereinigung von Vorder- und Hinterrhein in Reichenau die Flossfahrt flussabwärts bis zum Bodensee (LEHMANN 1797: 415, zahlreiche zeitgenössische Darstellungen; siehe auch GR 13).

Die Wegsituation im Bereich von Domat/Ems zeigt sehr schön MERIAN (1642): An der Grenze zu Chur zweigen westlich des «Landt Grabens» die «Via Calanca» und der Zugang zur Felsberger Brücke ab. Der Weg Richtung Reichenau führt durch das Dorf Domat/Ems. Im Mittelgrund sichtbar sind die beiden Rheinbrücken. SALIS-MARSCHLINS (1807: 200) bezeichnet die Strecke als «getriebene Landstrasse für kleine Wagen und geladene Pferde».

Eine neue Ära bricht mit der Erstellung der Kunststrasse ab 1818 an. Ihr Verlauf entspricht der Kantonsstrasse bzw. der heutigen Lokalstrasse. Auf dem Plan des Generalunternehmers POCOBELLI ist sowohl der bestehende als auch der geplante Weg verzeichnet (STAGR 724.1 (A)). Dort wird deutlich, was punktuell auch wesentlich ältere Quellen bereits aussagen: dass nämlich die Weganlage aus der Zeit vor 1818 sehr ähnlich verlief, nur dann und wann etwas weniger gestreckt war.

GELÄNDE *Aufnahme 5. Juni 1987 / Heg, JS*

In Chur erinnert das Ensemble mit dem Obertor, einer jüngeren Steinbogenbrücke, dem Zollhaus sowie der nachfolgenden engen Strasse durchs sogenannte «Welschdörfli» an die historische Verkehrslandschaft.

Zwischen Chur und Reichenau ist als einzige Linienführung der Strecke GR 11 die Kunststrasse erhalten, die teilweise verbreitert und asphaltiert ist. Abgesehen vom Verlauf finden sich bei der Kunststrasse an traditioneller Wegsubstanz nur noch zwei Erddämme und die nicht mehr vollständig erhaltenen Kilometersteine.

Über den vereinigten Rhein führt eine Fachwerkbrücke aus Stahl. Auf Reichenauer Seite ruht die Brücke auf einem mit Bruchsteinen gemörtelten Widerlager, welches möglicherweise von einer Vorgängerbrücke stammt. Die 4 - 5 m breite, asphaltierte Brückenbahn weist beidseitig ein Trottoir auf und kann jeweils nur in einer Richtung (mit max. zulässigen 13t Gesamtgewicht) befahren werden.

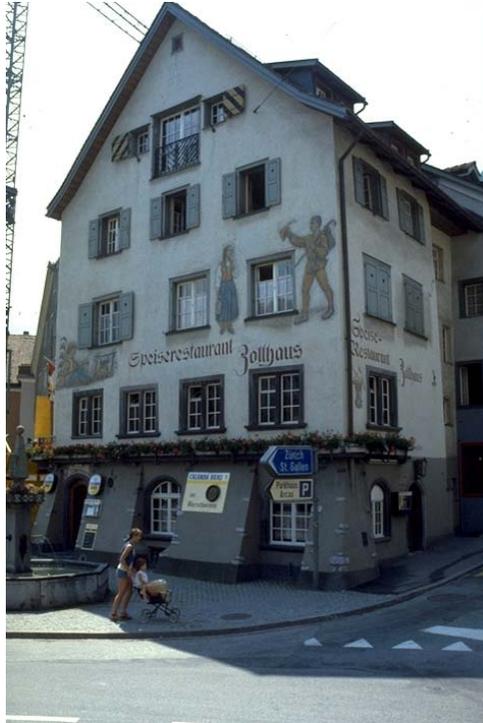
*Vom Obertor, dem südlichen Stadttor
Churs, ...
Abb. 2 (Heg, 5. 6. 1987)*



*... führt eine Bogenbrücke mit einem
Flachtonnengewölbe direkt ...
Abb. 3 (Heg, 5. 6. 1987)*



... zum ehemaligen Zollhaus, wo sich die
Obere und die Untere Strasse
verzweigen.
Abb. 4 (Heg, 1. 7. 1987)



Die Statue von Nepomuk, dem
Brückenheiligen, steht in Domat/Ems am
Strassenrand. Vermutlich war sie früher
bei einer der Brücken in Reichenau
plaziert.
Abb. 5 (Heg, 5. 6. 1987)



*Die Stahlträger-Fachwerkbrücke von
Reichenau.
Abb. 6 (Heg, 14. 1. 1992)*



— Ende des Beschriebs —