

*Strecke GR 15*      *Thusis -/ Sils i.D. - Splügen*  
*Linienführung 10*      *Kunststrasse*  
*Landeskarte*      *1215, 1235, 1255*

**GESCHICHTE**      *Stand März 1993 / JS*

Die Kunststrasse von Chur bis Bellinzona ist in den Jahren 1818-23 erbaut worden, ab 1821 war sie durchgehend fahrbar. Von Thusis bis in die Viamala wurde dafür ein neues Trasse angelegt. Ein nicht gezeichneter Projektbeschrieb vom 20. Mai 1818 zeigt auf, wie die neue Kunststrasse verlaufen soll: «Über den sogenannten Nesslenboden [...] durch das verlorene Loch unter dem Riedschen und Masügerschen Maiensäss auf den Rosenbühel hinab». Nur im unteren Teil des Verlorenen Loches bestehe bereits ein kaum erkennbarer Fussweg, weiter oben gar nichts (STAGR VIII 10m 11 Abschrift Hoessli: 15).

Neben den Felswänden des Verlorenen Lochs war die neue und erstmals so weit unten stehende Nollabrücke ein markanter Blickfang (vgl. den Bauplan von LA NICCA, 14.90.7 vom 5.6.1820, STAGR).

Das Trasse im Bereich der LK 1235 Andeer 1979 verlief zu einem guten Teil gleich oder nur geringfügig höher und tiefer als der «Alte Talweg». Da und dort – etwa zwischen Zillis und Andeer – kam eine gestrecktere Linienführung zustande. Bedeutende Abweichungen resultierten vor allem zwischen Andeer, Bärenburg und nach der Querung des Averser Rheines, wo Kurven und Serpentin eine weniger steile Linienführung ergaben. Am südlichen Ausgang der Rofiaschlucht führte die Strasse nicht mehr über die Landbrücke auf die linke Rheinseite. Zwischen Sufers und Splügen wurde im Vergleich zum «Alten Talweg» eine fast gänzlich neue Linienführung gewählt, die bis zur neuen Nesa-Brücke (STAGR: Pläne 14.97.1 und 2) auf der rechten Seite des Hinterrheins verblieb und das Dorf Sufers nicht mehr berührte.

Die Übergänge des «Alten Talwegs» wurden zum Teil weiter benützt. Die zwei Wildener-Brücken im eigentlichen Viamala-Kessel (vgl. GR 15.1.3) dienten dem Transitverkehr bis Ende der dreissiger Jahre des 20. Jahrhunderts, die wohl spätmittelalterliche Punt da Tgiern immerhin bis zum Hochwasser von 1834, nach dem sie durch die in den 1990-er Jahren sanierte neue Rania-Brücke (STAGR: Pläne 14.90.2 und 14.111.1) ersetzt werden musste. (Zu den bautechnischen Merkmalen der Kunststrasse zwischen der Viamala und Splügen vgl. HEGLAND, SIMONETT, VOGEL (1989: 84-92), zu den wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Auswirkungen SIMONETT 1986.)

Die Kunststrasse aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts diente dem Transitverkehr mit wenigen Änderungen bis zur Erstellung der N13 ab den späten fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts. Heute steht sie dem Lokalverkehr sowie als Ausweichroute der N13 zur Verfügung. Änderungen in der Linienführung haben sich wegen Kraftwerk- und Nationalstrassenbau vor allem noch im Bereich Bärenburg und im vorderen Rheinwald ergeben.

*Die neue Kunststrasse von 1818-23 mit Blick auf Andeer und den Schamserberg (MEYER/EBEL 1827: Nr.14).  
Abb. 1*



**GELÄNDE** Aufnahme 26. Oktober 1987 / Heg, JS

Die Kunststrasse von 1818-23 ist zwischen Thusis und Splügen in ihrer Linienführung weitgehend erhalten. Einzig beim Bau des Sufner Stausees musste ein längerer Abschnitt auf die gegenüberliegende Talseite verlegt werden. Kleinere Abstriche am Verlauf von 1818-23 müssen wegen örtlich begrenzten Überlagerungen durch die N13 gemacht werden – so beispielsweise bei Rongellen.

Morphologisch hervorragend sind die beiden Schluchtpassagen: Verlorenes Loch - Viamala (GR 15.10.1) einerseits sowie Rofla (GR 15.10.2) andererseits. Hier sind alle Elemente des Kunststrassenbaus des 19. Jahrhunderts noch in grosser Zahl vorhanden: trocken und gemörtelte Stützmauern, Tunnels und in den Fels geschnittene Halbgalerien, gemauerte Serpentinaen, Wegbegrenzungen wie Stein-/Holzgeländer oder Brüstungsmauern, elegante Steinbogenbrücken etc.

In den Talböden war das Anlegen der Strasse relativ einfach, weshalb hier auch die entsprechenden Kunstbauten fehlen. Die gepflästerten Dorfdurchfahrten sind – ausser in Thusis – noch erhalten bzw. wurden durch neuere Pflästerungen abgelöst. Die geschotterte Strassenoberfläche ausserhalb der Siedlungen hingegen wurde – soweit die Linie der heutigen Kantonsstrasse entspricht – geteert.

Die Kunststrasse bedeutet in ihrer Funktion als Kantonsstrasse die einzige Ausweichmöglichkeit bei Verkehrsumleitungen der N13, weshalb an diesem Strassenzug von Bund und Kanton umfangreiche Sanierungsmassnahmen getätigt werden. Der Abschnitt durch die Viamala ist fertiggestellt, die Rofla wird in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts etappenweise in Angriff genommen. Dank Verständnis und Unterstützung von Bund und Kanton wird eine möglichst schonende Sanierung mit teilweiser Restaurierung grösserer Bauwerke – sprich Brücken – realisiert. Grösste Gefahr besteht für die Passage durch das Verlorene Loch, da die N13 in einen neuen Tunnel (Crap Teig) und gleichzeitig die Kantonsstrasse auf die Linie der heutigen N13 verlegt werden. Der Unterhalt der in diesem Zusammenhang zur Lokalstrasse umklassierten Kunststrasse wird dannzumal nicht mehr gewährleistet sein.

Detailliertere Informationen über die Kunststrasse sind der Dokumentation «Strassen als Baudenkmäler» zu entnehmen (HEGLAND, SIMONETT, VOGEL 1989: 75ff. sowie Kartenteil).

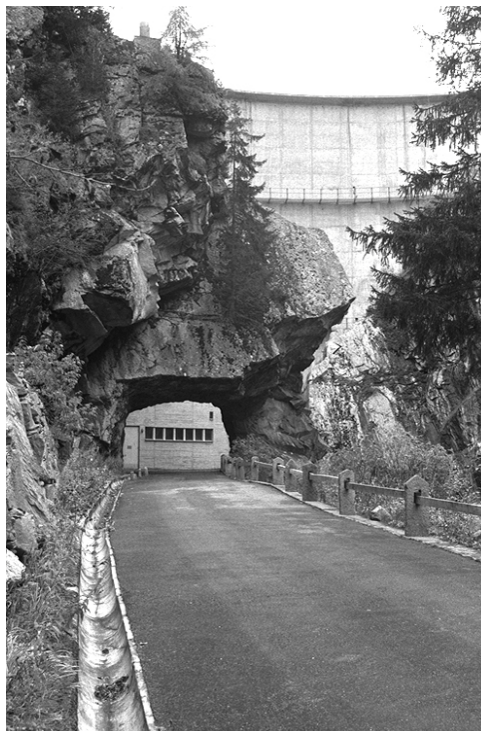
*Die vorbildlich restaurierte Raniabrücke  
ausgangs der Viamala.  
Abb. 2 (Heg, 26. 10. 1987)*



*Kopfsteinpflaster kombiniert mit  
Plattenpflaster prägen die Dorfdurchfahrt  
Andeer.  
Abb. 3 (Heg, 23. 6. 1987)*



*Der als Rheinwaldtor bekannte  
Felstunnel vor der Sufner Staumauer;  
die Kunststrasse dient heute als  
Werkzufahrt.  
Abb. 4 (Heg, 26. 10. 1987)*



*Randbegrenzende Elemente wurden bei der Zufahrt zur Staumauer nach dem Rheinwaldtor zwar erhalten, sie verloren durch die stark geometrische Form der Rigole jedoch etwas von ihrem Reiz. Im Hintergrund eine elegante Brücke der N13.*

*Abb. 5 (Heg, 23. 6. 1987)*



*Vis-à-vis Sufers, auf der anderen Seite des Stausees, erinnert die Leimtobelbrücke an den ehemaligen Verlauf der Kunststrasse. Der vorkragende Sims zeigt deutlich, dass die Brücke einst – als Kunststrasse – eine ansteigende Brückenbahn hatte. Heute dient die Brücke als Forststrasse und die Brückenbahn verläuft nun flach.*

*Zu diesem Zweck wurden die Brüstungsmauern und Teile des aufgehenden Mauerwerks neu hochgezogen. Deutlich kontrastieren die «alten» Bruchstein- und die «neuen» Quadersteinmauern.*

*Abb. 6 (Heg, 23. 6. 1987)*



*Entlang der Strasse erinnern zahlreiche Gebäude an die Blütezeit der Kunststrasse, so beispielsweise in Splügen die dem Hotel Pratigiana vorgelagerte ehemalige Pferdewechselstation ...*

*Abb. 7 (Heg, 25. 6. 1987)*



*... oder das vornehme Posthotel  
Bodenhaus.  
Abb. 8 (Heg, 25. 6. 1987)*



— Ende des Beschriebs —