

Strecke GR 15 *Thusis -/ Sils i.D. - Splügen*
Linienführung 10 *Kunststrasse*
Abschnitt 1 *Thusis - Verlorenes Loch - Viamala - Punt da Tgiern*
Landeskarte *1215, 1235*

GESCHICHTE *Stand März 1993 / JS*

Die topographisch überaus anspruchsvolle Linienführung diente dem Erbauer der Unteren Strasse, Giulio Pocobelli, als Probestrecke. Sie weist eine erstaunliche Übereinstimmung mit dem Bau von 1818-23 auf, was sich anhand der zahlreichen Stiche mühelos überprüfen lässt. Bei Grabungen der PTT 1987 wurde klar, dass die Strasse ausserhalb der Dörfer nicht gepflästert war. Sie dient heute noch als Lokalstrasse oder Spazierweg für Besucher der Viamala (siehe auch GR 15 und GR 15.10).

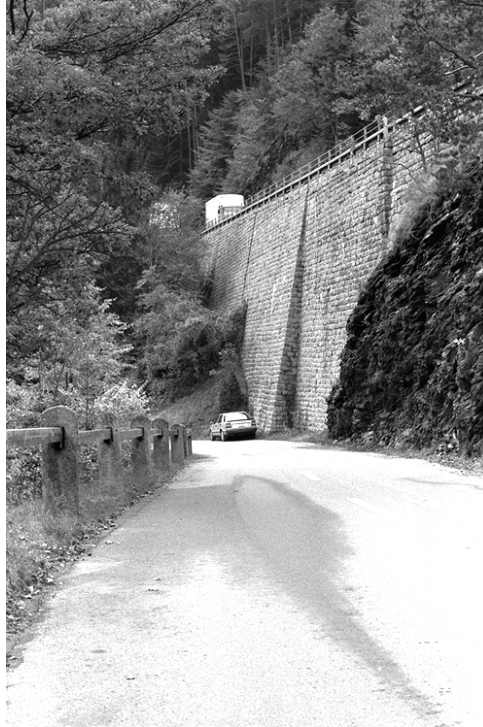
GELÄNDE *Aufnahme 27. Juni 1987 / Heg, JS*

Nicht von ungefähr wurde das Verlorene Loch bis zum Bau der Kunststrasse verkehrsmässig nicht erschlossen, gilt es hier doch – wie in der Viamala – senkrecht abfallende Felswände zu überwinden, von denen zudem permanenter Steinschlag droht. Der Durchgang durchs Verlorene Loch ist nicht unbedingt zwingend wie in der Viamala, weil hier via Übernolla - Büel (vgl. GR 15.1.1) eine valable Alternative mit einer Gegensteigung von etwa 200 m besteht.

Entsprechend den im Verlorenen Loch und in der Viamala zu überwindenden topographischen Hindernissen sind diese Passagen reich an traditioneller Bausubstanz. Kaum ein Laufmeter Strasse kommt hier ohne Kunstbauten aus. Einzig in der dazwischenliegenden Strassenpartie bei Rongellen, die über kurze Distanz durch offenes Kulturland führt, sind wenige Kunstbauten zu finden.

Nach Thusis überspannt eine gemörtelte Steinbogenbrücke die Nolla, die mit einer verbreiterten Fahrbahnplatte mit Metallgeländern den modernen Anforderungen des Verkehrs angepasst ist; insbesondere wurden auch die Brückenzufahrten «runder» gestaltet und somit die Geometrie der Brückenbahn verändert. Nachfolgend ist die Kunststrasse minim durch Bauten der N13 beeinträchtigt. Bis über 10 m hohe Quadersteinmauern der N13 bilden hier gleichzeitig die Stützmauern der Kunststrasse.

*Die Kunststrasse mit ihren Stein-/Holzgeländern grenzt horizontal versetzt direkt an die N13. Der hintere Teil der Quadersteinmauer der N13 weist gegenüber dem vorderen Teil einen erhöhten Maueranzug auf.
Abb. 1 (Heg, 26. 10. 1987)*



Vor dem Eintritt in die Schlucht verläuft die Kunststrasse über wenige hundert Meter in relativ unproblematischem Gelände. Talseitig wird die Strasse, deren Böschungen hier nicht durch traditionell gestaltete Mauern gesichert werden, durch längere Stein-/Holzzgeländer begrenzt.

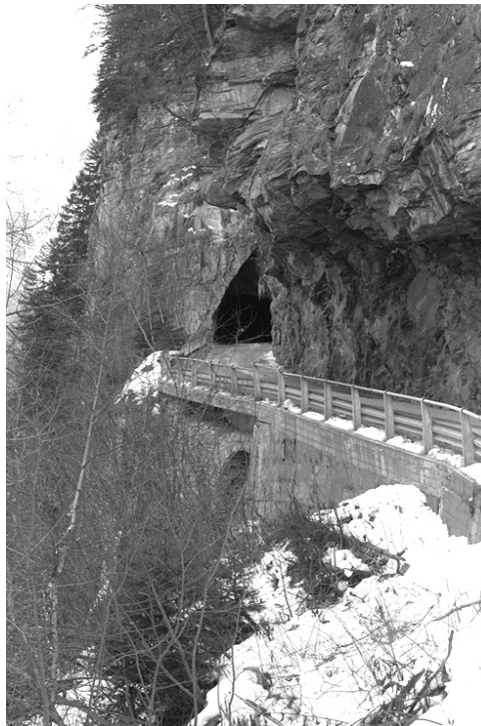
*Die «Köpfe» der Steinpfosten der Stein-/Holzgeländer variieren z.T. beträchtlich. Auch diese Details tragen zum Reichtum und zur Vielfalt der traditionellen Bausubstanz der Kunststrassen bei.
Abb. 2*



Im nachfolgenden Aufstieg Richtung Verlorenes Loch ist die grösste Steigung der gesamten Italienischen Strasse zwischen Chur und

Bellinzona zu verzeichnen. Trotz punktuellen, modernen Ausbauten bzw. Unterhaltsarbeiten ist hier noch viel traditionelle Bausubstanz vorhanden. Bergseitig wechseln sich bewachsene Böschungen im Lockermaterial und trocken geschichtete wie gemörtelte Bruchsteinmauern mit Partien im anstehenden Fels ab. Besonders bemerkenswert sind dabei aus dem Fels geschlagene bzw. gesprengte Halbgalerien. In die bergseitigen Stützmauern sind teilweise gemauerte Wasserfassungen integriert, die in die unter der Strasse durchführenden Tombini überleiten, die ihrerseits häufig durch Betonrohre ersetzt wurden. Weiter finden sich in den bergseitigen Mauern rechteckige, gegen den Hang versetzte Nischen, in denen früher Kies und Sand für den Strassenunterhalt deponiert wurde sowie ein Brunnen, der früher zur Tränkung der Zugtiere in diesem steilen Aufstieg diente und später wohl bei überhitzten Motoren von Nutzen war ...

*Aus dem Fels gesprengte Halbgalerie
vor dem Verlorenen Loch.
Abb. 3 (Heg, 23. 1. 1989)*



Talseitig wird das Trasse der Kunststrasse durch trocken geschichtete wie gemörtelte Bruch- und Lesesteinmauern abgestützt, die viele nachträgliche Korrekturen und Ergänzungen in Beton erhalten haben. Im Zusammenhang mit den in Eisenbeton erstellten Stützmauern wurde z.T. auch die Fahrbahn leicht verbreitert und begradigt. An diesen Stellen ragt die Fahrbahnplatte über die Stützmauern. In den Bruchsteinmauern finden sich teilweise Entlastungs- oder Sparbögen. In die mehrheitlich betonierten Mauerkrone sind Leitplanken eingelassen. An einer Stelle findet sich noch eine Serie von Pfosten eines traditionellen Stein-/ Holzgeländers, bei dem die Holzholmen fehlen. Wohl aus touristischen Gründen wurde talseitig der Strasse eine Nische mit Brüstungsmauern erstellt, von der man eine herrliche Aussicht Richtung Hohenrätien und auf den Heinzenberg hat.

Oft ist die traditionelle Substanz erst auf den zweiten Blick sichtbar, wie dieser Sparbogen, der sich unterhalb der modernen Fahrbahnplatte verbirgt und eine Vorgängermauer aus Bruch- und Lesesteinen ersetzt (im Bild links). Mit diesem Sparbogen, in den drei Maueranker eingelassen sind, wurde eine schlecht zu fundierende Felsplatte überbrückt. Gleichzeitig ersparte man sich mit dieser Bauweise etliche Mauersteine und summa summarum wohl auch Zeit. Damit erklärt sich auch der Begriff «Sparbogen».
Abb. 4 (Heg, 23. 1. 1989)



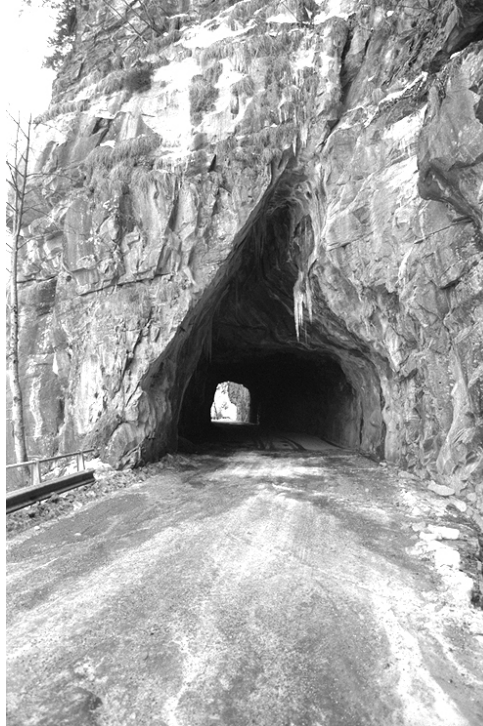
Die an die Betonmauer anschliessende Bruchsteinmauer ist mit zwei übereinanderliegenden, «ausgefüllten» Entlastungsbögen versehen, die den von oben wirkenden statischen Druck teilweise auf die Seite leiten und so das Fundament, die Mauersohle, an kritischen Stellen entlastet. Damit erklärt sich auch der Begriff «Entlastungsbogen».
Abb. 5 (Heg, 26. 10. 1987)



Den kritischsten Teil dieser Strassenpartie bildet eine beinahe senkrecht abfallende Felswand vor Rongellen, das sogenannte Verlorene Loch – «verloren» wohl deshalb, weil es bis zum Bau der Kunststrasse 1818-23 verkehrsmässig nicht erschlossen war und deshalb auch wirtschaftlich als verlorenes Terrain galt . Zu Beginn dieser äusserst heiklen Passage wird eine grössere, vorspringende Felswand mit einem unverkleideten Tunnel durchstossen. Vor und nach dem Tunnel begrenzen in den Fels gesprengte Halbgalerien die Strasse bergseitig. Das Trasseeliegt teilweise mehr oder weniger direkt auf der herausgesprengten Felsterrasse, teilweise wird es durch gemörtelte Bruchsteinmauern abgestützt, die bis über 10 m hoch sind. Die talseitige Begrenzung der Fahrbahn ist mit einer Kombination von Brüstungsmauern und Holz- resp. Metallgeländern gestaltet. Gegen Rongellen hin wird

diese Wegbegrenzung vollständig durch Leitplanken kombiniert mit Metallgeländern abgelöst.

*Das Nordportal des Tunnels beim
Verlorenen Loch.
Abb. 6 (Heg, 23. 1. 1989)*



*Die die Brüstungsmauern verbindenden
Holzholmen sind z.T. durch Metallrohre
ersetzt worden.
Abb. 7 (Heg, 23. 1. 1989)*



Bei Rongellen ist die Kunststrasse durch jüngere Strassenanlagen, sei es die N13 oder die ausgebaute Kantonsstrasse, überformt. Hier ist mit einer Ausnahme keine traditionelle Wegsubstanz mehr feststellbar: Infolge einer Begradigung der Kantonsstrasse ist beim Aclatobel eine kurze, nur wenig veränderte Passage der Kunststrasse erhalten geblieben, eine aus Bruchsteinen hochgezogene Steinbogenbrücke sowie kurze Teile der Brückenzufahrten. Im aufgehenden Mauerwerk der Brücke sind etliche Aussparungen zur inneren Entwässerung angebracht. Die Brückenbahn ist beidseitig durch Brüstungsmauern begrenzt. Die Stirnbogen des Gewölbes bestehen aus quaderförmigen

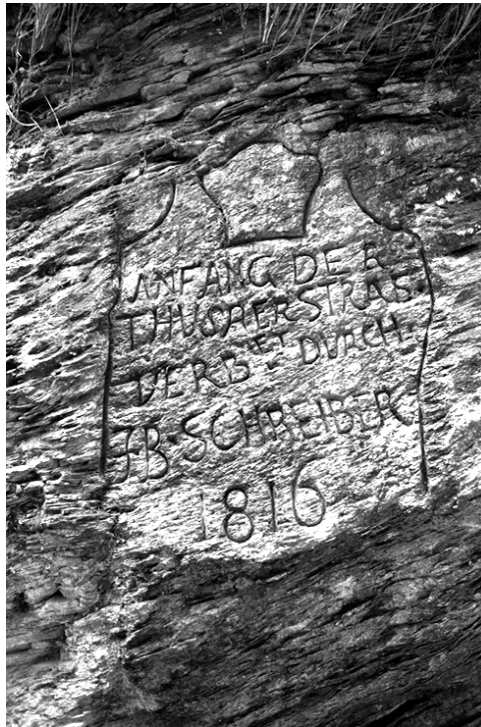
*Die Steinbogenbrücke der Kunststrasse
über den Bach des Aclatobels bei
Rongellen.
Abb. 8 (Heg, 23. 6. 1987)*

Werksteinen. Beide Zufahrten werden durch Bündner Zäune begrenzt.



Nach der Aclatobelbrücke prägen wiederum modernere Ausbauten bzw. Korrekturen den Verlauf der Kunststrasse. Zum Viamalakessel führt ein (jüngerer?) Tunnel mit einer anschliessenden Galerie, die aus Eisenbeton erstellt wurde. Im Viamalakessel überlagert die Kunststrasse verschiedene Vorgängerwege. Insbesondere wurden die zwei nach ihrem Baumeister benannten Wildener Brücken von 1739 den Bedürfnissen der Kunststrasse angepasst, die erst in den 1930er Jahren durch zwei «eigene» Steinbogenbrücken für die Kunststrasse abgelöst wurden. (Zur komplexen Weg- und Strassensituation im Viamalakessel vgl. GR 15.1.3.)

*Die kurz vor dem Bau der Kunststrasse
erstellte Inschrift befindet sich direkt
nach dem Viamalakessel im die Strasse
bergseitig begrenzenden Fels.
Abb. 9 (Heg, 18. 8. 1987)*



Nach dem Viamalakessel wechseln sich modernere Partien mit traditionellen ab. Am augenfälligsten und am unpassendsten ist von

den jüngeren Korrekturen dabei eine bergseitige Blocksteinmauer, die der traditionellen Strassenanlage in keiner Weise gerecht wird.

Für die Anpassung der Strassengeometrie bei der sogenannten Kirchlitobelbrücke (Val Baselgia) wurde über der vom Oberbau «befreiten» Steinbogenbrücke eine vorgespannte Betonfahrplatte eingebaut, mit einem denkmalpflegerisch bewusst gesetzten Zwischenraum zur «alten» Brücke. Diese Anpassung der Brücke wurde vorgenommen, da die Kunst- bzw. Kantonsstrasse bei einer Sperrung der N13 als einzig mögliche Ersatzroute dient. In demselben Zusammenhang stehen die Sanierungsarbeiten an der Biancatobel- und Raniabrücke, die während den Geländeaufnahmen (1987) im Gange waren. Die beiden Brücken, die baulich eine Einheit bilden, werden in denkmalpflegerischer Hinsicht vorbildlich saniert.

*Eine denkmalpflegerisch gewagte Lösung wurde bei der Anpassung der Kirchlitobelbrücke an die Bedürfnisse des heutigen Verkehrs vorgenommen.
Abb. 10 (Heg, 23. 6. 1987)*



*Um die künftige Sicherheit gewährleisten zu können, musste der innere Baukörper der Raniabrücke während der Sanierung fast vollständig durch moderne Materialien ersetzt werden. Äusserlich merkt man diesen Eingriffen heute nichts mehr an (vgl. Abb. in GR 15.10).
Abb. 11 (Heg, 23. 6. 1987)*



Bis 1834, als ein Jahrhunderthochwasser einen grossen Teil der Brücken im Kanton Graubünden wegriss, überquerte die Kunststrasse weiter südlich den Hinterrhein, über die Punt da Tgiern (vgl. auch GR 15.1.4). Diese Brücke entstand vermutlich während des Viamala-Ausbaus von 1473 und wurde in die Kunststrasse von 1818-1823 integriert. Schon gut ein Jahrzehnt danach fiel sie dem Unwetter zum Opfer und wurde durch die nördlich davon liegende Raniabrücke ersetzt. Das Trasse von der Rania Brücke bis zur ehemaligen Punt da Tgiern ist zu Beginn von Geröll zugedeckt bzw. durch Wasser, Rufen und Rutschungen zerstört; im mittleren Teil ist es als grasiger, bis 4 m breiter Hangweg ausgebildet und gegenüber der Punt da Tgiern durch grobes Geröll verschüttet. Die Wegfragmente sind zudem mehrheitlich von Tannenjungwald bewachsen (der Weg wurde offenbar noch lange nach der Aufgabe der Strasse benützt). Die Fortsetzung des Weges bis Zillis ist im Gelände nicht auszumachen. Seine Linienführung dürfte sich aber kaum wesentlich von derjenigen der heutigen Kantonsstrasse unterscheiden.

*Die Relikte der Punt da Tgiern vom
Westufer aus.
Abb. 12 (Hj, 14. 7. 1998)*



ZIELE UND MASSNAHMEN

Der Abschnitt durch das Verlorene Loch gehört – mit Ausnahme der eigentlichen Passstrecke – zu den spektakulärsten Passagen der Italienischen Strasse und ist von grosser historischer, landschaftlicher und damit auch touristischer Bedeutung.

Für einen ausreichenden, materialgerechten Unterhalt dieses Kulturdenkmals ist auch in Zukunft zu sorgen, wenn der Abschnitt wegen der Eröffnung des neuen Crapteig-Tunnels der N13 aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden wird.

— Ende des Beschriebs —