IVS

GR 41.4

INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ

IVS Dokumentation Kanton Graubünden Bedeutung Regional

Die Dokumentation beschreibt auch Objekte (Strecken, Seite 1 Linienführungen, Abschnitte), welche nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten. Diese sind in der Inventarkarte als graue Linien dargestellt. Sie sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS).

Strecke GR 41 Linienführung 4 Landeskarte Lenz - Davos Landwasserstrasse von 1870/73 1197, 1216, 1217

GESCHICHTE

Stand Dezember 1994 / Hj

Die Landwasserstrasse von Lenz über Wiesen nach Davos wurde 1870–73 mit einer Breite von 3 – 4.2 m gebaut. Die erste Anlage kostete 448500 Franken. Später kam die Verbauung des Rutschtobels und des Riberbaches sowie die Verlängerung des Tunnels im Schwabentobel dazu (ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 14f)

Für die Strasse wurde eine vom «Alten Talweg» abweichende Linienführung gewählt, allerdings bis Wiesen mit einem ähnlichen Verlauf: Von Lenz bis zur Ruine Belfort wurde die Strasse leicht oberhalb der alten Linie angelegt, bis Alvaneu meist unterhalb davon. Von Alvaneu bis Bodmen (östlich von Schmitten) liegt das Strassentrassee oberhalb des «Alten Talwegs», bis Wiesen wieder unterhalb. Eine gänzlich neue Linienführung wurde durch die Zügen gewählt: Statt über die Steig auf der rechten Talseite wurde die Strasse durch die Schlucht selber - zuerst rechtsseitig, ab Pkt. 1285 auf der linken Talseite - gebaut. Nördlich Schmelzboden querte der «Alte Talweg» das Landwasser südlich von Glaris, während die neue Strasse bis Spinabad auf der linken Talseite verläuft, um dann bis Davos endgültig auf der rechten Flussseite zu bleiben. Im Gegensatz dazu wechselte der «Alte Talweg» bei Brüch vor Davos nochmals die Talseite (TRAMER 1868: 62.10-28, STAGR; TK Bl. XV/1853, TA 422 Lenz 1886 und TA 423 Scaletta 1885 und TA 419 Davos 1884). Die Strasse ist heute mehrheitlich modern überprägt, von der traditionellen Bauweise ist mit Ausnahme des Abschnitts durch die Zügen (GR 41.4.1) fast nichts mehr vorhanden.

GELÄNDE

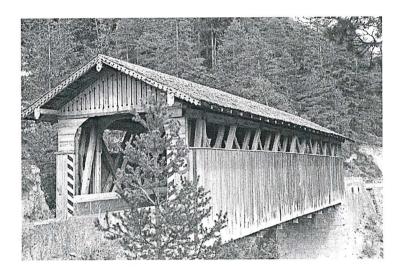
Aufnahme 10. Juli 1994 / Hj

Abgesehen von vereinzelten und meist maximal 1 m hohen Trockenmauern (vor allem zwischen Alvaneu und Schmitten) ist von der traditionellen Bausubstanz kaum mehr etwas vorhanden. Die grosse Ausnahme bildet die eigentliche Passage durch die Schlucht, welche in einem gesonderten Abschnitt (GR 41.4.1) behandelt wird. Spezielle Erwähnung verdienen ausserdem die gedeckte Holzbrücke unterhalb der Ruine Belfort und die gemörtelten Brüstungsmauern westlich Igls Plangs. Nördlich der Zügenschlucht ist die Strasse fast durchwegs modern ausgebaut. Dazu gehören auch zwei neue Lawinengalerien beim Rutschtobel und beim Tafernazug. Die Relikte des traditionellen Strassenbaus beschränken sich auf vereinzelte Trockenmauern oder gemörtelte Stützmauern, zum Beispiel unterhalb der Lengmatte.

INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Graubünden Bedeutung Regional

Seite 2

Die gedeckte Holzbrücke über das Belfortertobel unterhalb der Ruine Belfort. Sie bildete mit ihren 24 m Spannweite das Hauptobjekt der Landwasserstrasse von 1870–73 (ZUSAMMENFASSUNG 1932: 17). Abb. 1 (Hj, 27. 4. 1994)



Die gemörtelten Brüstungsmauern hoch über dem Albulatal verleihen der Strasse zusammen mit den Föhren und den Kalkfelsen einen mediterranen Charakter. Abb. 2 (Hj, 27. 6. 1994)



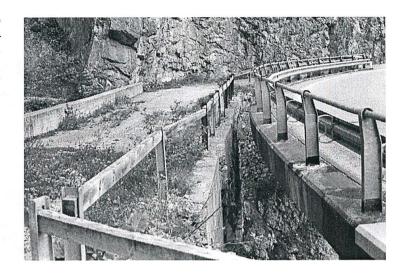
Der Kalkofen bei Valtära vor Schmitten. Laut Aussage von Georg Jenny, Davos, wurde hier in den Jahren 1926–1938 Kalk gebrannt. Abb. 3 (Hj, 27. 6. 1994)



INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Graubünden Bedeutung Regional

Seite 3

Zwei Brückengenerationen im Tieftobel vor Wiesen. Die jüngere reicht weniger tief ins Tobel hinein, um mit einem grösseren Kurvenradius den Ansprüchen des modernen Verkehrs besser gerecht zu werden. Abb. 4 (Hj, 13. 6. 1994)



Die breite Asphaltstrasse bei der Station Monstein und parallel dazu das Trassee der Rhätischen Bahn. Die traditionelle Bausubstanz ist weitgehend verloren gegangen. Abb. 5 (Hj, 23. 8. 2001)



Die Verkehrssituation bei Ardüsch in Richtung Glaris. Landwasser, Strasse und Bahntrassee beanspruchen gemeinsam das schmale Talgelände. Die traditionellen Stützmauern sind beim Ausbau durch Betonmauern ersetzt worden. Abb. 6 (Hj, 23. 8. 2001)



INVENTAR HISTORISCHER VERKEHRSWEGE DER SCHWEIZ IVS Dokumentation Kanton Graubünden Bedeutung Regional

Seite 4

Die Landwasserstrasse am Eingang von Davos Dorf. Auch hier sind kaum noch traditionelle Elemente vorhanden. Abb. 7 (Hj, 24. 8. 2001)



– Ende des Beschriebs –