

Strecke GR 41 *Lenz - Davos*
Linienführung 4 *Landwasserstrasse von 1870/73*
Abschnitt 1 *Durch die Zügen*
Landeskarte *1216*

GESCHICHTE *Stand Dezember 1994 / Hj*

Die Landwasserstrasse von Lenz über Wiesen nach Davos wurde 1870/73 auf 4.2 - 3.6 m Breite gebaut, von Lenz bis Surava auf 4.2 m. Die gesamthaft 34 km lange Strecke kostete rund eine halbe Million Franken. Spätere Ergänzungen waren die Verbauungen des Rutschobels und des Riberbaches sowie die Verlängerung des Tunnels im Schwabentobel für 28'000.- Franken.

(ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 14). In den Zügen unterscheidet sich die Linienführung der Strasse von 1870/73 grundsätzlich vom Alten Talweg. Statt wie letzterer über die Steig wurde die Strasse in der Schlucht selber angelegt. Von Wiesen über Bärentritt und Brombänz (auch Brombenz) bis Pkt. 1285 auf der rechten Talseite, anschliessend linksseitig (TRAMER 1868: 62.10-28, STAGR, TA 422 Lenz 1886). Im Juli 1909 wurde durch die Zügen eine Linie der RhB eröffnet, die zwar mehrheitlich in Tunnels verläuft, bei Brombänz aber durch eine elegante Brücke besticht.

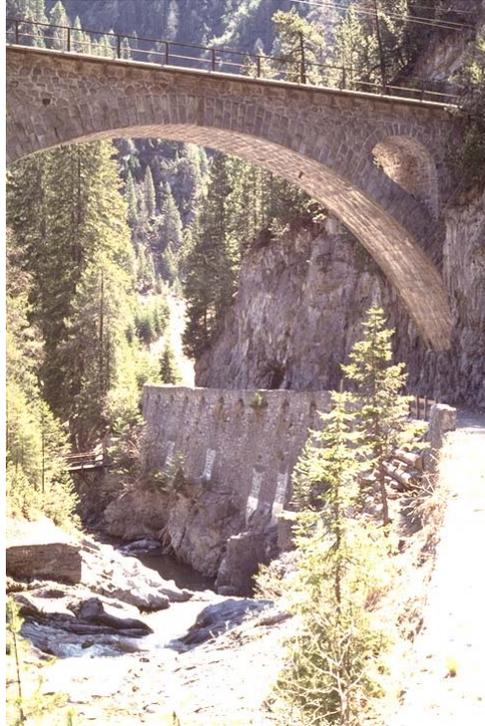
Der Abschnitt wird seit 1974 durch den Landwassertunnel umfahren, weshalb das Teilstück den Charakter der traditionellen Kunststrasse recht gut behalten konnte. Gegenwärtig wird von den Davoser Ingenieuren AG (DIAG) ein Konzept ausgearbeitet, welche für diesen Zweck eine ausführliche Projektmappe erstellt haben (Stand Bericht Juli 98).

GELÄNDE *Aufnahme 29. April 1994 / Hj*

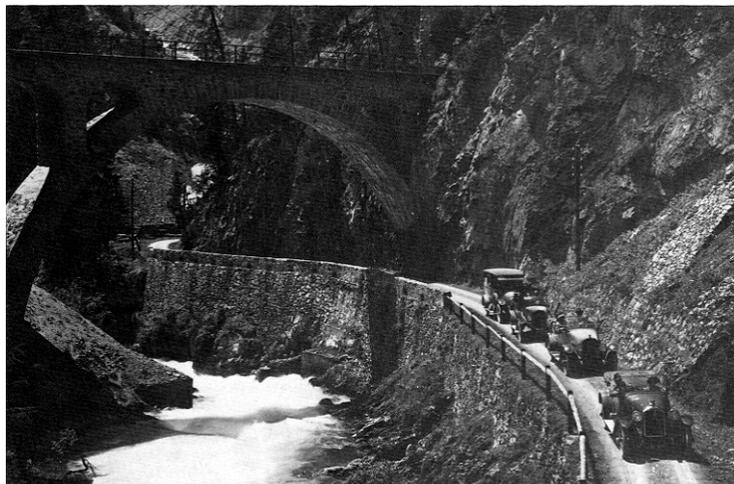
Besonders hervorzuheben ist das Teilstück von Bärentritt bis zur Albulabrücke, welches fast durchgehend von traditionellen Elementen des Kunststrassenbaus geprägt wird: fast durchgehend tal- und bergseitige Trockenstützmauern, Felsbearbeitung, gemauerte Galerie, mehrere Tunnels und eine Brücke. Ein weiteres bauhistorisch bedeutsames Element ist die RhB-Brücke bei Brombänz. Die 3 m breite Strasse wird unterhalten (Räumung im Frühjahr vom winterlichen Steinschlag sowie Einbringen von Kies).

Der Reichtum und die Dichte an Elementen der traditionellen Strassenbaukunst sowie die Szenerie, d.h. das Erlebnis der Schlucht begründen die nationale Einstufung dieses 1974 aufgegebenen Abschnitts. Er ist heute eine beliebte touristische Attraktion für Wanderer und Velofahrer. Zudem wurde ein geologischer Lehrpfad mit eindrücklichen Gesteinsbrocken eingerichtet.

*Eindrückliche Begegnung von Strasse
und Bahn nördlich Brombänz in der
Zügenschlucht...
Abb. 1 (Hj, 29. 4. 1994)*



*...und eine historische Aufnahme
derselben Passage. (In CAMINADA
1983: 227)
Abb. 2*



*Gemauerte Galerie bei Brombänz.
Abb. 3 (Hj, 29. 4. 1994)*



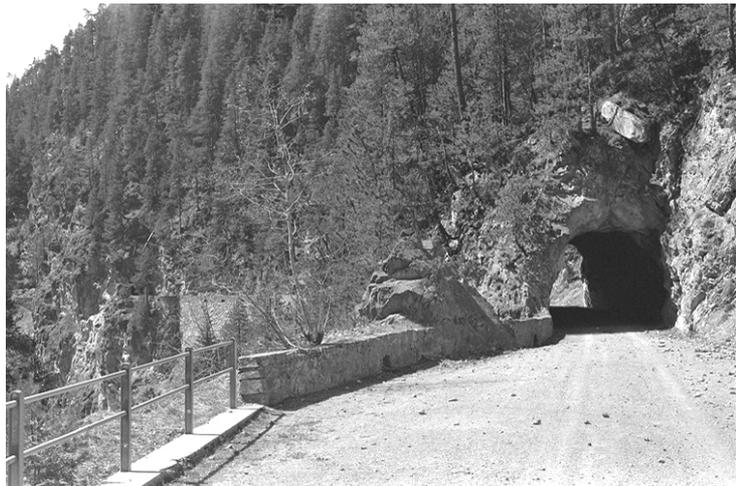
*Hohe gemörtelte Stützmauer und
Brüstungsmauer im westlichen Teil der
Zügenschlucht gegen Wiesen hin.
Bergseits ist dieser Teil durchgehend
felsig.
Abb. 4 (Hj, 29. 4. 1994)*



*Mit Eisenklammern verstärkte,
gemörtelte Steinbogenbrücke über das
Landwasser. Die Verstrebungen wurden
später für den modernen
(Lastwagen)verkehr angebracht.
Abb. 5 (Hj, 29. 4. 1994)*



*Eines der verschiedenen kleinen
Tunnels mit anschliessender
Brüstungsmauer.
Abb. 6 (Hj, 29. 4. 1994)*



*Traditionelle Stützmauer mit
Bündnerzaun oder Brüstungsmauern
beim Bärentritt am westlichen Eingang in
die Zügenschlucht.
Abb. 7 (Heg, 5. 6. 1991)*



ZIELE UND MASSNAHMEN

Der Wert dieses Strassenabschnitts ist zweifellos erkannt, wie die gegenwärtigen Bemühungen zeigen. Am Sanierungskonzept beteiligt sind die Gemeinden Davos, Wiesen und Filisur, die Denkmalpflege Graubünden und das IVS. In der Projektmappe, welche von den Davoser Ingenieuren AG (DIAG) im Juli 1998 verfasst wurde, sind auch die Anregungen des IVS enthalten.

— Ende des Beschriebs —