

Helmut Tiefenthaler

DER ITALIENWEG ÜBER DEN SEPTIMER

Ein kulturgeschichtlicher Weitwanderweg
vom Bodensee an den Comer See

Der Verkehr über die Rätischen Alpen war in den längsten Zeiten seiner Geschichte überwiegend ein Verkehr von Fußgängern. Diese haben im Bereich der vorgeschichtlichen Urfpade allerdings nur bescheidene Spuren hinterlassen. Das änderte sich nach dem Entstehen der römischen Provinz Rätien, als schon aus militärischem Interesse auf sichere Alpenübergänge Wert gelegt wurde. Je häufiger zum Überqueren des Gebirges Reit- und Saumtiere zum Einsatz kamen, desto höhere Anforderungen waren an die Wegverhältnisse sowie an geeignete Rast- und Pferdewechselstationen zu stellen.

Solchen Bedürfnissen entsprach zwischen der *Via Claudia Augusta* durch den Tiroler Alpenraum und dem Großen St. Bernhard lange Zeit vor allem die Septimer/Julier-Verbindung im Übergangsbereich von Ost- und Westalpen. In diesem zentralen Bereich des Alpenbogens ließ sich das Gebirge zwischen Mailand und Augsburg auf kürzestem Wege mit nur einmaligem größerem Auf- und Abstieg überqueren. Zudem ließen sich gefährliche Schluchtstrecken verhältnismäßig leicht umgehen.

Im Rang einer *via imperialis* bekam die Hauptroute Churrätiens ab dem Hochmittelalter noch weiter zunehmende Bedeutung. Ab dem 13. Jahrhundert machte sich jedoch die Konkurrenzierung durch verbesserte Verbindungen über den Arlberg und Reschen wie über den St. Gotthard immer spürbarer bemerkbar, sodass ein gründlicher Ausbau der Septimerroute notwendig wurde. Damit ließ sich aber nicht verhindern, dass zwischen Chur und Chiavenna zu Beginn der Neuzeit nach der Öffnung der Viamala die Verbindung über den weniger hohen Splügen den Vorrang gewann. Dessen Bevorzugung im Fernverkehr ging aber vier Jahrhunderte später trotz der Fertigstellung einer zeitgemäßen Fahrstraße wieder verloren. Das 19. Jahrhundert brachte die dramatische Wende von einem ungewöhnlichen Aufschwung zum Niedergang des Transitverkehrs.¹ Dieser verlagerte sich nach dem Aufkommen der Eisenbahnen zur Hauptsache auf die Gotthard- und Brennerlinien.



Abb. 1: Ausschnitt aus der Orell-Füssli-Straßenkarte der Schweiz von 1825, in der die Übergänge über den Septimer und Julier noch gleichrangig als Fuß- und Säumerwege, die Routen über den Splügen und San Bernardino hingegen erstmals als Straßen eingetragen sind.

Was danach bei der Anlage von Schmalspurbahnen durch die Bündner Gebirgstäler nach Verlegenheitslösungen aussah, wurde immerhin mit eisenbahntechnischer Kreativität in einer Weise ausgestaltet, dass die »Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina« im Jahre 2008 den Rang eines UNESCO-Weltkulturerbes erhielt. Inzwischen wurden in Graubünden auch die Chancen zur Verbindung von regionalen und überregionalen Wanderrouen mit diesem Kulturerbe des Eisenbahnverkehrs erkannt.²

Für die Entwicklung des Weitwanderns sind die Rätischen Alpen geradezu ein Paradebeispiel für den Wandel des ursprünglich notgedrungenen Zu-Fuß-Reisens zum Genusswandern. In frühen Reiseberichten lässt sich nicht übersehen, wie oft die Hochgebirgsnatur als beängstigend abweisend empfunden wurde. Die vielerlei Gefahren hielten dazu an, das Reisen auf echte Notwendigkeiten zu beschränken. Erst unter den Vorzeichen des im 18. und 19. Jahrhundert erwachten neuen Naturgefühls mit wachsendem Interesse für fremde Landschaften begannen sich alpinistische Ambitionen und eine deutlich zunehmende Wanderlust auch in Richtung Italien bemerkbar zu machen.

Im frühen Bündner Gebirgstourismus waren die neu erbauten Passstraßen über die Rätischen Alpen die meistbenutzten Wanderwege. Vor dem Ersten Weltkrieg genoss Hermann Hesse das Wandern durch Graubünden zum Comer See: »Es war die Wanderung in einem Europa ohne Krieg, durch ein Graubünden ohne Staub, durch ein Italien ohne Automobile, damals konnte es noch eine Wonne sein, tagelang auf einer Landstraße zu Fuß zu gehen. Ich wusste damals nicht, daß die Mehrzahl meiner kleinen Wan-

derfreuden einer untergehenden Welt angehörten und bald nirgends mehr zu finden sein würden.«³

Ein Wandern auf autofreien Bergstraßen war in Graubünden bis 1925 möglich. Dann wurde auch hier das Kraftfahrzeug zugelassen. Danach blieb den Fußwanderern nichts anderes übrig, als von den Alpenübergängen mit motorisiertem Verkehr auf andere Gebirgswege auszuweichen. Fortan richtete sich das Interesse der Genusswanderer auf die zusehends kleiner werdenden autofreien Gebiete.

Seit dem Ende des 20. Jahrhunderts hat ein wiedererwachtes Interesse an Kulturwegen über die Alpen auf neue Weise eine Aufwertung der alten Passwege zur Folge. Auf der Suche nach den Möglichkeiten zur Reaktivierung historischer Vorzugsrouten gelangen in den Rätischen Alpen am Septimer wie am Splügen bereits so überzeugende Verbesserungen, dass diese nun auch zu Fragen nach den Realisierungsmöglichkeiten für einen durchgehenden Weitwanderweg vom Bodensee zum Comer See Anlass geben. Damit verbinden sich gleichzeitig Fragen nach den bestmöglichen natur- und kultur-räumlichen Voraussetzungen. Zu diesen sei im Folgenden am Beispiel der Septimer/Julier-Route von einem verkehrsgeschichtlichen Rückblick ausgegangen.

EINE RÖMISCHE »VIA RAETICA«

DIE FRÜHEN HAUPTVERBINDUNGEN DURCH DEN ZENTRALEN ALPENRAUM

Wenn in Rom zur Zeit Caesars oder Octavians von *Raetia* die Rede war, war damit der Alpenraum zwischen den unterworfenen Stämmen der Gallier und Helvetier im Westen und dem ostalpinen Noricum gemeint. Dabei interessierte man sich weniger für die Eigenarten und Verschiedenheiten der dort wohnenden Stämme und Ethnien, als für das Bedrohliche einer Nachbarschaft von rauen Gebirgsbewohnern, die schon wegen ihrer wiederholten Vorstöße und Raubzüge ins südliche Alpenvorland an eine Unterwerfung denken ließ.

Zur Geografie des rätischen Alpenraums fehlte es offenbar nicht an brauchbaren Informationen über die geeignetsten Gebirgsübergänge, die schon in vorgeschichtlichen Zeiten begangen wurden. Eine dieser ältesten Haupttrouten verband den Bodensee mit dem Comer See.⁴ Solche Vorkenntnisse waren für Augustus bei der Planung eines Überraschungsangriffs eine Grundvoraussetzung. So war es seinen Stiefsöhnen Drusus und Tiberius möglich, mit ihren Legionen von verschiedenen Seiten hinreichend zielstrebig ins Bodenseegebiet vorzudringen. Die von Drusus befehligten Truppen zogen vom Etschtal wahrscheinlich über den Reschen und/oder Brenner nordwärts. Bei Tiberius wurde oft ein Anmarsch von Gallien durch Helvetien angenommen. Inzwischen bestätigten neue archäologische Funde aus augusteischer Zeit die Vermutung einer Alpenüberquerung von Tiberius oder einem seiner Unterfeldherrn vom Comer See her über den Septimer durch Graubünden.⁵ In den Jahren 2007 und 2008 konnte auf dem

Septimerpass in 2345 m Höhe bei einer systematischen Magnetometerprospektion ein römisches Militärlager entdeckt werden, »das in die Zeit des historisch überlieferten Alpenfeldzugs gehört und von 16/15 v. Chr. bis 16 n. Chr. während der Sommermonate zur Kontrolle des Passübergangs besetzt war«. ⁶ Ein weiteres Marschlager aus dieser Zeit wurde schon zuvor im Bereich der Crap-Ses-Schlucht zwischen Savognin und Tiefencastel mit dort aufgefundenen Schleuderbleien und anderen Waffen nachgewiesen. ⁷

Nach der Eroberung Rätiens und des angrenzenden vindelikischen Alpenvorlands galt ein Hauptaugenmerk einer funktionsfähigen Militärverwaltung und der Grenzsicherung gegenüber den nördlich der Donau ansässigen Germanenstämmen. Dem entsprach der vorrangige Ausbau des neu geschaffenen Militärstützpunktes *Augusta Vindelicum/Augsburg*. Dieser Schwerpunkt war mit den dort zusammenkommenden Alpenübergängen bis zu den Reichsreformen an der Wende vom 3. zum 4. Jahrhundert auch Verwaltungsmittelpunkt der Provinz *Raetia*. Bei der unter Diokletian erfolgten Provinzteilung blieb Augsburg Hauptstadt von *Raetia II*. In *Raetia I* hatten bis dahin *Curia/Chur*, *Brigantium/Bregenz* und *Cambodunum/Kempten* eine Bedeutung erlangt, die jedem dieser Orte einen hauptstädtischen Vorrang möglich machte. ⁸ Verkehrsgeografisch war *Brigantium* für den Bodenseeraum ein so dominanter Verkehrsknotenpunkt, dass damals der See oft *Lacus Brigantinus* genannt wurde. Daneben hatte *Curia* als Zugang zu den Bündner Alpenpässen eine inneralpine Dominanz, mit der sich die Stadt zum Mittelpunkt von »Churrätien« entwickeln konnte.

Schon gleich nach dem Alpenfeldzug verlangte der Aufbau der militärischen Infrastruktur dringend ein brauchbares Verkehrsnetz mit ständig gut benützbaren



Abb. 2: Passlandschaft am Septimer im Bereich Plang Camfer – Alp da Sett (Foto H. Tiefenthaler)

Gebirgsrouten. Damit wurden aus ausgetretenen Bergpfaden zunächst Reit- und Saumwege, bei steigenden Ansprüchen auch einigermaßen befahrbare Verbindungen. Bei der Anlage war auf sichere Trassenführungen zu achten, bei denen zum Verkürzen der Marschzeiten mitunter auch steile Auf- und Abstiege in Kauf genommen wurden. Wenn bei einer Passroute entweder die Sicherheit oder die Weglänge zu wünschen übrig ließ, hat man je nach den wechselnden Bedürfnissen Wahlmöglichkeiten mitberücksichtigt.

Bei den Alpenübergängen in Richtung Augsburg wurden von der Adria und östlichen Poebene die Verbindungen über den Reschen und Brenner, von Mailand und dem Comer See her die »Zwillingpässe« Septimer und Julier favorisiert und zumindest auf Teilstrecken für zweirädrige Karren einigermaßen befahrbar gemacht. Von diesen sind mitunter noch Karrengeleise mit einheitlicher Spurweite erhalten. Unter Kaiser Claudius (46–54 n. Chr.) entstanden über die relativ niedrigen Pässe Reschen (1504 m) und Brenner (1371 m) Militärstraßen ins obere Inntal und über den Fernpass (1209 m) bzw. durch die Seefelder Senke ins nördliche Alpenvorland.

In Graubünden gehörte zwar auch der Splügen (2113 m) zu den bevorzugten Übergängen, doch hier konnte wohl nur der Weg über den Julier (2284 m) befahrbar gemacht werden. Beim Septimer waren die Voraussetzungen zum Befahren mit kleinen Ochsen- oder Pferdefuhrwerken von Natur aus weniger günstig.

Die Vor- und Nachteile von Septimer und Julier waren je nach Jahreszeit und Art der Verkehrsbedürfnisse sehr verschieden. Zwischen Bivio (1770 m) im Oberhalbstein und Casaccia (1460 m) im Bergell ist die Gehzeit auf dem Weg über den Septimer mit durchschnittlich vier bis fünf Stunden nur etwa halb so lang wie bei der Verbindung über den Julier und Malojapass. Dafür war die Julier-Maloja-Route wesentlich weniger durch Steinschlag, Rufen und Lawinen gefährdet. Da sie für Transporte mit Karren und im Winter auf Schlitten zweckmäßiger war, eignete sie sich als ein fast ganzjährig tauglicher Handelsweg.⁹ Zudem vermittelt sie durch das Engadin eine Querverbindung mit der *Via Claudia Augusta*. Im sommerlichen Personenverkehr bot hingegen der kürzere Septimerweg deutlich größere Vorteile.

Je nach Ausgangspunkten und Reisezielen fehlte es auch bei anderen Gebirgsübergängen nicht an zeitsparenden Varianten. So wurden neben den ohnehin eher bescheiden ausgebauten »Römerstraßen« etliche andere Gebirgspfade von Tal zu Tal begangen. Dabei hatten außer dem Splügen verschiedene Säumersteige, wie die über den Ofenpass, San Bernardino, Berninapass oder Lukmanier schon früh eine gewisse überregionale Bedeutung.¹⁰

DER REISEWEG BRIGANTIUM – COMUM

Zur römischen Hauptverbindung zwischen dem Bodensee und Comer See vermitteln die schriftlichen Quellen keine durchgehend ausreichenden Angaben. Von den spätantiken Straßenkarten und Routenverzeichnissen sind immerhin Abschriften von zwei relativ detaillierten Vorlagen erhalten. Am informativsten sind die Kartenrolle

Tabula Peutingeriana, eine nach dem Besitzer Konrad Peutinger (1465–1547) benannte Kopie aus dem 12. oder 13. Jahrhundert¹¹ sowie das Straßen- und Stationenverzeichnis *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*.¹² Beide Quellen stimmen in der Verbindung *Augusta Vindelicum/Augsburg – Cambodunum/Kempten – Vermania (Nähe Isny) – Brigantium/Bregenz* weitgehend überein. Dort schließt der in der Peutingerkarte mit insgesamt 195 Meilen (289 km) angegebene Alpenübergang nach *Comum/Como an*.¹³

Im Alpenrheintal lässt sich aus dieser Karte ein Straßenverlauf auf der östlichen Talseite erkennen, der von *Brigantium* über *Clunia* (zwischen Rankweil und Feldkirch) und *Magia* (im Nahbereich der St. Luziensteig) nach *Curia/Chur* zielt. Von da bis *Clavenna/Chiavenna* sind als Zwischenziele *Lapidaria/Andeer* (?), *Cunuaureu/Splügenpass* (?) und *Tarvesedo/Campodolcino* (?) genannt. Deren Lokalisierung ist zwar noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, als sehr wahrscheinlich gilt hier aber ein Verlauf durch das Hinterrheintal und über den Splügenpass.¹⁴ Das *Itinerarium Antonini* erwähnt den relativ kurzen Splügenweg lediglich mit der Station *Tarvesede* und nennt bei der Route über den Septimer bzw. Julier die Etappenorte *Tinnetio/Tinizong* und *Murus/Promontogno-Castelmur*.¹⁵ Ab *Clavenna* verlässt die Straße am südlichen Alpenrand Rätien, erreicht *Ad Lacum Comacinum* bzw. *Summum Lacum/Samòlaco* am Nordende des Comer Sees und danach am Westufer entlang oder mit Schiff (*per Lacum Comum usque*) *Comum/Como*. Die Seeroute war wesentlich zeitsparender und besonders für Warentransporte von Vorteil. Die Grenz- und Hafenstadt *Como* hatte vor der Eroberung des rätischen Alpenraums militärische Schutzfunktionen für *Gallia Cisalpina* und gewann danach die Bedeutung eines Verkehrsknotens und Handelsplatzes für den Alpen transit.

Bei den archäologischen Befunden konnte zwischen Augsburg und Mailand die Bedeutung der Schwerpunkte Kempten, Bregenz, Chur und Como durch umfangreiche Ausgrabungen bestätigt werden. Im Vorarlberger Rheintal war die Lage der erwähnten Verkehrsstation *Clunia* lange umstritten.¹⁶ Diese ließ sich inzwischen aber durch geophysikalische Prospektionen in den Jahren 1998–1999 mit hinreichender Sicherheit in Feldkirch-Altenstadt lokalisieren.¹⁷ Aus dem Nahbereich der Rheintalstraße sind auch in Liechtenstein an verschiedenen Stellen spätantike Siedlungen bekannt. In Schaanwald wurde der Rest einer gepflasterten Römerstraße gefunden, im Dorf Schaan kamen sogar Mauerreste eines im 4. Jahrhundert erbauten Kastells zum Vorschein.¹⁸

Innerhalb der Rätischen Alpen lassen sich bei den Funden deutliche Unterschiede zwischen den Verbindungen über die Pässe Splügen, Septimer und Julier erkennen.¹⁹ Entlang des Splügenwegs fehlt es zwar nicht an Spuren römerzeitlicher Besiedlung und eines Steiges durch die Viamala, doch es konnten bislang weder entsprechend ausgestattete Verkehrsstationen, noch befahrbare Wege durch die Schluchten nachgewiesen werden.²⁰ Anders verhält es sich bei der Septimer- bzw. Julier-Maloja-Route. Hier hat der Altstraßenforscher Armon Planta an mehreren Stellen Fahrwege mit Karrengleisen erkundet.²¹ Zuvor hatte schon das von Hans Conrad 1934–1939 ergrabene Passheiligtum auf dem Julierpass Aufsehen erregt.²²

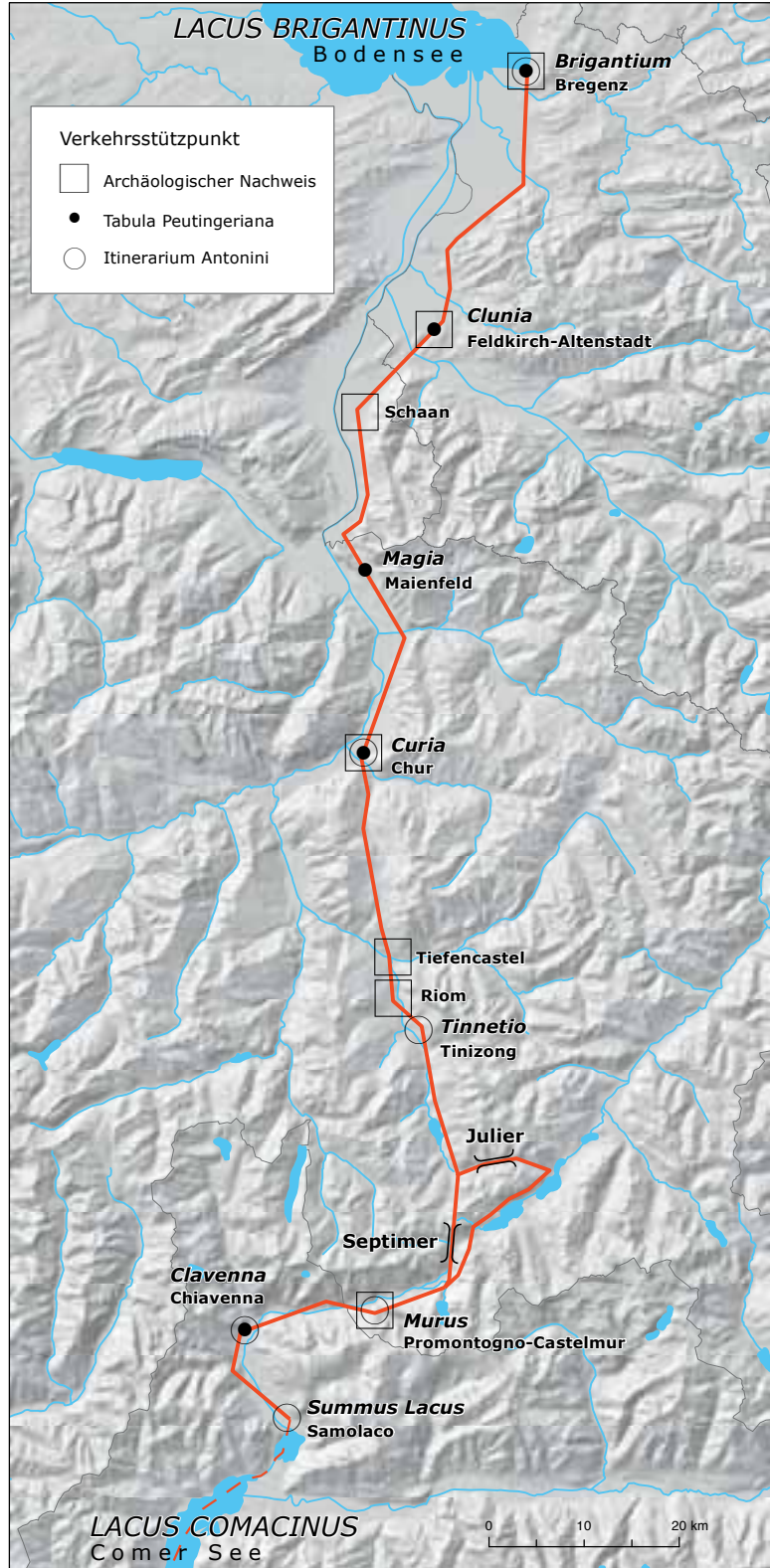


Abb. 3: Die römerti-
che Hauptroute zwi-
schen Bodensee
und Comer See
(Kartografie D. Wörz)



Abb. 4: Modell des spätrömischen Kastells Schaan an der Straßenverbindung Bregenz – Chur (Liechtensteinisches Landesmuseum, Vaduz)

Unter den verschiedensten Relikten vor- und frühgeschichtlicher Kultivierung der berühmten Bergregionen gibt es auch bemerkenswerte Beispiele römischer Rast- und Pferdewechselstationen (*mansiones*, *mutationes*). Ausführlich dokumentiert sind die Anlagen in Riom im Oberhalbstein sowie die »Bergeller Pforte« bei Promontogno.²³

DER BÜNDNER HAUPTPASS DES MITTELALTERS

Zur Erhaltung der unter der römischer Herrschaft aufgebauten Verkehrsinfrastruktur fehlte in den nachfolgenden Jahrhunderten eine überregional entsprechend organisierte Hoheitsverwaltung, die für Straßenbauten über die nötigen Mittel verfügte. Ein Großaufgebot von Sklaven und unbezahlten Untertanen war nicht mehr möglich.

Wer es auf sich nahm, auf desolaten Bergwegen die Alpen zu überqueren, war bestrebt, wenigstens die riskantesten Naturgefahren und unnötige Umwege zu vermeiden. Unter den damaligen Voraussetzungen bot dazu unter den Graubündner Alpenübergängen keiner größere Vorteile als die Route über den Septimer oder Julier. Allerdings ließen die Verkehrsverhältnisse auch da noch lange sehr zu wünschen übrig.

Seit den Karolingern und besonders durch die Italienpolitik der deutschen Könige verstärkten sich zwar die Interessen an brauchbaren Alpenübergängen, dennoch begnügte man sich bis ins Spätmittelalter mit relativ bescheidenen Verbesserungen. Die meisten Fortschritte konnten zunächst beim Auf- und Ausbau von geeigneten Stützpunkten erzielt werden.



Abb. 5: Bei der ehemaligen Klosterkirche St. Peter in Mistail befand sich bereits im Frühmittelalter ein Hospiz für die Passreisenden (Foto H. Tiefenthaler)

Unter den Vorzeichen abendländischer Reichspolitik benützten die Karolinger für ihre Verbindungen mit Italien meistens die Übergänge über die Westalpen, vor allem über den Mont Cenis und Großen St. Bernhard. Die deutschen Könige bevorzugten für ihre südwärts gerichteten Kriegszüge hingegen den Brenner. Wenn sie vom Bodensee über die Rätischen Alpen reisten, war der Septimer vom 9. bis zum 15. Jahrhundert eindeutig der meistbenützte Alpenübergang. In wenigen Fällen wurde auch der Lukmanier oder San Bernardino gewählt.²⁴ Die römerzeitlichen Verbindungen über den Julier und Splügen gewannen erst in der Neuzeit eine dominierende Verkehrsbedeutung.

An sicheren Übergängen über die Rätischen Alpen zeigten sich ab dem Hochmittelalter besonders die aufstrebenden oberschwäbischen Städte und die am Bodensee neu entstandenen Umschlagplätze, auf der Südseite die lombardische Metropole Mailand mit den Knotenpunkten Como und Chiavenna interessiert. Nahe am Obersee verbanden sich die über Ravensburg, Memmingen und Kempten nach Süden orientierten Straßenzüge. Von da folgte die »Reichsstraße« mit dem von den Montfortern ab dem 13. Jahrhundert zielstrebig aufgebauten Verkehrsknoten Feldkirch bis Chur im wesentlichen dem Verlauf der römischen Hauptroute.

Verknüpfungsmöglichkeiten mit den vom Ober- und Hochrhein durch die Ostschweiz in Richtung Italien führenden Fernrouten boten sich durch mehrere Rheinfähren. Zu den bevorzugten Verbindungen gehörte die Walensee-Route, die auch dem Transit zwischen Flandern und Venedig über den Septimer diente.²⁵ Für diese bestand eine Verknüpfung durch die Fähre bei Maienfeld, welche 1529 durch die Tardisbrücke Ragaz-Malans ersetzt wurde. Viel benützt waren auch andere Fährverbindungen, wie etwa über Trübbach-Balzers, Werdenberg-Schaan und Blatten-Meiningen-Feldkirch.

Unter den durch Graubünden nach Rom gerichteten Pilgerwegen führte der Hauptweg fast während des ganzen Mittelalters über den Septimer. In einem 755 von König Pippin erlassenen Verbot unberechtigter Zolleinhebungen war der Schutz der Pilger sogar schon ausdrücklich hervorgehoben.²⁶ Die Zahl der Rompilger nahm während des Mittelalters ständig zu, besonders seit dem Jahre 1300 mit der Einführung des ersten »Heiligen Jahres« unter Papst Bonifaz VIII.

Wer vom Bodenseeraum nach Rom oder Venedig reiste, nützte oft aber auch die Gelegenheit, in Feldkirch vom Rheintalweg in Richtung Arlberg und Reschen abzubiegen. Diese Route wurde zur Zeit der Kreuzzüge und für die Heilig-Land-Pilger der folgenden Jahrhunderte sogar zu einem der meistbenutzten Alpenübergänge.²⁷

Je mehr das Reisen über die Gebirgspässe zunahm, desto notwendiger wurde die Bereitstellung von genügend Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten. Für die Rätischen Alpen lässt das Churrätische Urbar aus der Mitte des 9. Jahrhunderts mit der Nennung der *tabernae* und *stabula* in Schaan, Chur, Lantsch/Lenz, Marmels/Marmorera und Bivio/Stalla bereits die Dominanz der Nord-Süd-Verbindung über den Oberhalbstein mit Bezügen zu den römischen Stützpunkten erkennen.²⁸ Hinzu kommen Hinweise auf sechs *mansiones* auf Vorarlberger Gebiet sowie auf den Zugang mit Schiffen über den Walensee. Mit den Stationen Sils, Zuoz und Ardez wird ebenso auf die anknüpfende Querverbindung durch das Engadin aufmerksam gemacht.

Eine zwischen 824 und 831 ausgestellte Urkunde Ludwigs des Frommen erwähnt ein *senodochium* [xenodochium] sancti Petri, das dem Bistum Chur nach einer widerrechtlichen Entziehung zurückgegeben wurde, somit also schon früher bestanden hatte.²⁹



Abb. 6: Teilstrecke des mittelalterlichen Wegs über den Septimer beim Felseinschnitt Säsel Battü
(Foto H. Tiefenthaler)

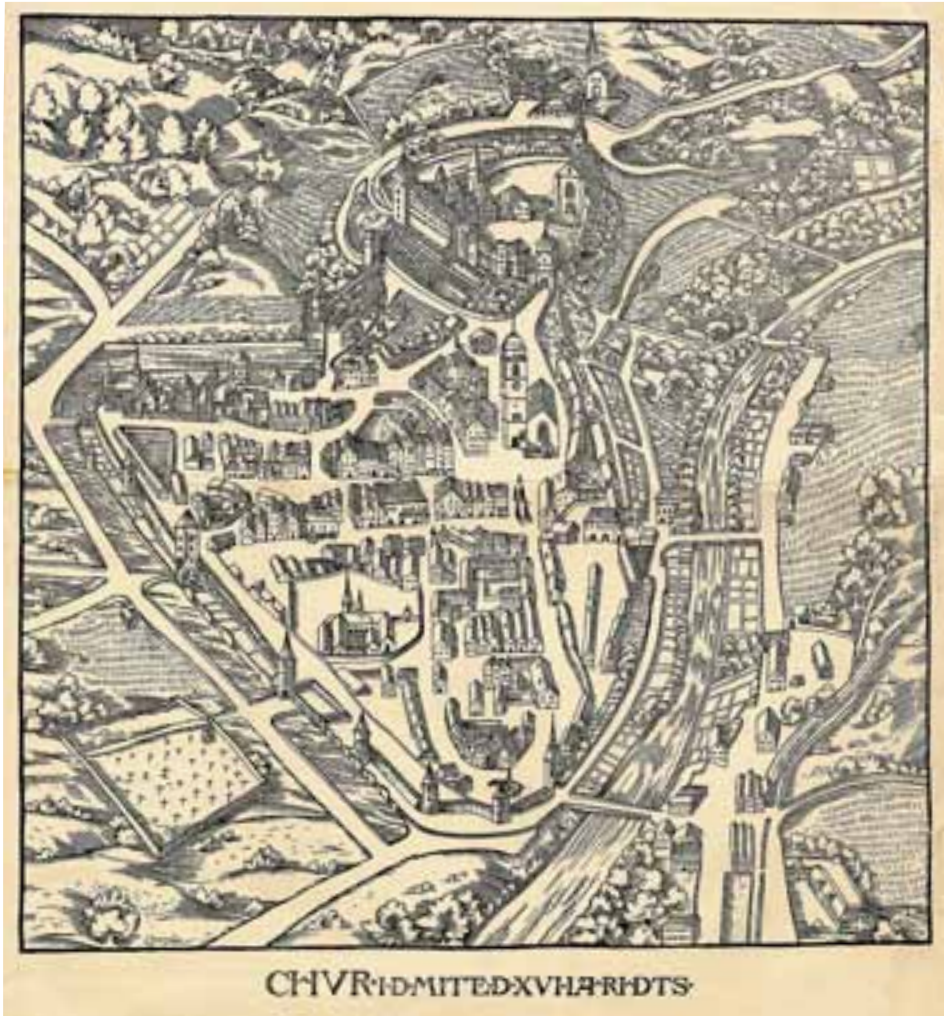


Abb. 7: Chur um 1640 (nach Umzeichnung von M. Risch, Raetisches Museum, Chur)

Bei dieser ersten Nennung eines Hospizes ist allerdings die Frage nach dem Standort noch nicht eindeutig geklärt. Mit einiger Wahrscheinlichkeit könnte es mit dem damals bei der Kirche St. Peter in Mistail bestehenden Frauenkloster Wapitines identisch sein.³⁰

Fast zur selben Zeit, als vom Großen St. Bernhard die Schaffung einer Bergunterkunft für die Reisenden bekannt wurde, ließ der Churer Bischof Wido (gest. 1122) auf dem Septimer ein Passhospiz – *hospitale in honore S. Petri in Septimo monte* errichten.³¹ Mit diesem erstmals eindeutig lokalisierbaren Passhospiz der Rätischen Alpen war zugleich der Vorrang dieses Übergangs vor den anderen Bündner Pässen eindeutig akzentuiert.

Der ab dieser Zeit stark anwachsende Alpentransit machte noch weitere Stützpunkte notwendig. Der Unterkunft und Betreuung von Reisenden dienten seit der Karolingerzeit vor allem die zwischen dem Bodensee und dem Comer See gegründeten

Klöster. Im Hochmittelalter kamen das Benediktinerkloster in Bregenz-Mehrerau, die Johanniterkommende in Feldkirch sowie die Prämonstratenserklöster St. Luzi in Chur und in Churwalden hinzu. Das Hospiz in Casaccia ist urkundlich zwar erst 1336 erwähnt, die dortige Kirche St. Gaudentius befand sich aber schon 831 im Besitz des Reichsklosters Pfäfers.³² 1277 bemühte sich Bischof Konrad III. auch um die Gründung eines Dominikanerklosters in Chur – in *pede montis Septimi* – mit der Begründung, dass sich hier die über das Gebirge ziehenden Brüder für die Reise stärken oder auf dem Rückweg von den Strapazen erholen könnten.³³

Um eine reibungslose Verkehrsabwicklung bemühten sich im nördlichen Rheintal am meisten die Feldkircher Montforter, um daraus für ihre Stadt ein Maximum an Nutzen zu ziehen. Ähnliche Interessen verfolgten die rheinaufwärts anschließenden Herrschaften. Der Churer Bischof, der im 14. Jahrhundert an der »oberen Straße« Landesherr über ein zusammenhängendes Territorium war, hatte sich um die Verkehrssicherheit und Infrastruktur zu kümmern. Dazu nahm er seine Herrschaftsrechte durch Vizedume (Statthalter), Ammänner, Meier und Burgvögte wahr.

Die Verkehrsentwicklung seit dem Hochmittelalter gibt sich besonders aus Unterlagen über die Einhebung von Zöllen zu erkennen. Diese und andere Abgaben wurden für die Churer Bischöfe durch die von den Ottonen gewährten Privilegien zu einer wichtigen Einnahmenquelle.

Die vom zunehmenden Alpen transit zu erwartenden Verdienstmöglichkeiten verstärkten im Spätmittelalter aber auch die Bestrebungen zum Ausbau anderer geeigneter Nord-Südverbindungen. Das gelang im 13. Jahrhundert auf der Gotthardroute in einer Weise, die in Churrätien als bedrohliche Konkurrenzierung erkannt wurde. Eine andere ernst zu nehmende Konkurrenz war bald auch in den nahen Ostalpen zu befürchten, nachdem die Habsburger 1363 Tirol erworben und im Vorarlberger Rheintal Fuß gefasst hatten. Hier war nach fortschreitenden Ausbauten des Brennerweges damit zu rechnen, dass auch die Verbindung über den Reschen und Arlberg befahrbar gemacht wird. Zum Umgehen der an der Septimeroute eingehobenen hohen Abgaben wurde nach Möglichkeit auch auf andere Bündner Gebirgsübergänge mit geringeren Transportkosten ausgewichen, wie etwa auf den Lukmanier, Splügen, San Bernardino, Albula und Berninapass.

In Oberitalien mehrten sich ebenfalls die Interessen am Benützen anderer Alpenübergänge, wobei Chiavenna seit Beginn des 13. Jahrhunderts auf einen Ausbau des Splügenweges setzte.³⁴ Um die Mitte des 14. Jahrhunderts bemühte sich ebenso das Grafenhaus Werdenberg-Sargans, den Handelsverkehr vom Septimer weg und durch ihr eigenes Gebiet über den Splügenpass zu lenken, nachdem den Sargansern 1338 eine Erweiterung ihres Herrschaftsgebietes im Hinterrheintal bis zum Rheinwald gelungen war. In dieser Situation erwirkte der Churer Bischof Peter Jelito als Kanzler von Karl IV. 1359 einen Befehl seines kaiserlichen Herrn an alle Reichsstädte, für ihre Warentransporte durch das Bistum Chur wie bisher die alte Straße zu benützen und die Zölle nicht

zu umgehen. Mit Schreiben vom selben Tag erging an den Grafen Rudolf IV. von Werdenberg-Sargans als Lehensmann des Bischofs das Verbot, im Bistum neue Straßen, Zölle und Geleite einzurichten.³⁵

Diese Abwehrreaktion ersparte es seinem Nachfolger, Bischof Johannes II. (1376–1388), nicht, sich zum Vermeiden einer weiterhin drohenden Konkurrenzierung konsequenter als seine Vorgänger um eine gründliche Sanierung des Septimerwegs zu kümmern. Eine Wende in dieser Richtung bewirkte indirekt der Krieg zwischen Habsburg und der Eidgenossenschaft, durch welchen die Gotthardroute in der Innerschweiz vorübergehend zu wenig Sicherheit bot und Mailänder Kaufleute 1386 ein Ausweichen über den Lukmanier erwogen.³⁶ Zu dieser Zeit war Graf Rudolf V. von Montfort-Feldkirch weltlicher Pfleger des Bistums Chur und sowohl im Interesse von Chur wie von Feldkirch als zweitgrößter Stadt des Alpenrheintals an einem nachfragegerechten Ausbau des Alpenübergangs über den Septimer interessiert. So war er am 26. Januar 1387 zusammen mit Bischof Johannes II. Mitunterzeichner einer Vereinbarung mit dem Bergeller Adligen Jakob von Castelmur, wonach dieser den Weg über den »Settna« von Tinzong bis Plurs gegen Überlassung eines angemessenen Straßengeldes gründlich auszubauen hat.³⁷ Noch im selben Jahr wurde der Passübergang mit Steinpflasterungen so hergerichtet, dass er mit leichten Bergwägelchen und Lasten bis zu 36 Rupp (ca. 300 kg) befahren werden konnte.³⁸ Gleichzeitig wurden die berührten Gemeinden gegen Befreiung vom Weggeld dazu angehalten, für eine ständige Instandhaltung zu sorgen.³⁹ So verfügte

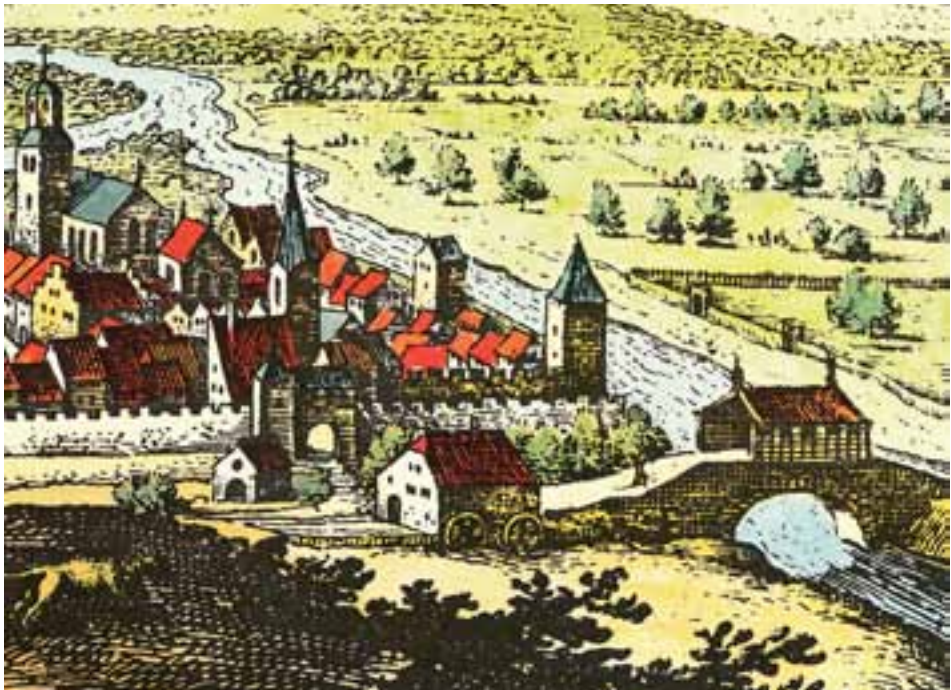


Abb. 8: Der durch Feldkirch führende Italienverkehr nahm seinen Weg größtenteils durch das Churer Tor und über die Heiligkreuz-Brücke (Ausschnitt aus kol. Kupferstich von D. Meissner, E. Kiesern 1627)

Graubünden mit der »bischöflichen Straße« wohl schon ab 1388 über einen der ersten einigermaßen befahrbaren Alpenübergänge. Die größten Probleme bei der Benützung als Karrenweg gab es aber weiterhin im Steilgelände auf der Südseite des Septimer. Daher wurde die gewohnte Warenbeförderung mit Saumtieren nicht überflüssig und nahm bald sogar zu. Während des langen Bergwinters hatten sich Ruttner für die Säumer und Passreisenden um das »Schneebrechen« zu kümmern.⁴⁰

Zu dieser Zeit begannen sich zwar die politischen Rahmenbedingungen zu wandeln – in Churrätien mit der Gründung der drei Bünde und mit dem Verkauf der Herrschaft Feldkirch an Habsburg –, der Septimer vermochte seine Vorrangstellung aber mit wachsendem Verkehrsaufkommen noch bis zum Ende des 15. Jahrhunderts zu behaupten. Zur Stärkung seiner Stellung hatte das schon vorher begonnene Zusammenwirken der aufstrebenden Bodenseestädte Lindau und Buchhorn mit Feldkirch über Fußsach beigetragen. Seit der Montforter Erteilung von 1338 wurde Fußsach als Feldkircher Bodenseehafen ausgebaut und zunehmend bevorzugt, während der für Rorschach und Konstanz wichtige Hafen Rheineck wegen der fortschreitenden Verlandung seine frühere Konkurrenzfähigkeit einbüßte.⁴¹ Die Benützung des Wasserwegs zwischen Lindau und Fußsach, lange Zeit auch rheinaufwärts bis Altach-Bauern, war eine der Grundvoraussetzungen für den Aufschwung des Fernhandels über Lindau und für das später als »Mailänder Bote« bekannt werdende Speditions- und Reiseunternehmen auf der Alpentransversale zwischen Bodensee und Comer See.

Im Spätmittelalter galt der Septimer als der schwäbische Alpenpass schlechthin.⁴² Der mit einer gewissen Selbstverständlichkeit zugebilligte Vorrang gibt sich auch in manchen Landkarten des 15. Jahrhunderts zu erkennen. So ist etwa in der von Henricus Martellus Germanus vor 1490 angefertigten Karte von Mitteleuropa (»Cusanus-Karte«) in den Rätischen Alpen der *Septner* als einziger Passname eingetragen.⁴³ Unter den mittelalterlichen Namen sind freilich vielerlei Variationen zu finden, wie etwa *mons Setes*, *Septimus mons*, *mons Septimius*, *Septimo*, *Sete Munt*, *Sette*, *Settmunt*, *Sertem*, *Septman*, *Settmen*, *Seteme* oder *Settmar*.⁴⁴

Für den Güterverkehr verfügte die Route im Spätmittelalter über eine Transportorganisation mit Rodgenossenschaften, in denen sich auf genau bestimmten Streckenabschnitten nach einem detailliert geregelten Rotationsprinzip (»Rod«) zahlreiche Besitzer von Pferden, Maultieren oder Ochsen als Säumer beteiligen konnten und dafür Fuhrlohn erhielten. Außerhalb der Rod war auch ein beschleunigter Direktverkehr (»Strackfuhr«) möglich, für den aber eine Wegmaut zu entrichten war.⁴⁵

Wichtige Schwerpunkte der Rodorganisationen waren Fußsach, Feldkirch, Maienfeld, Chur, Lantsch/Lenz, Tinzen/Tinzong, Bivio/Stalla, Vicosoprano, Plurs und Chiavenna. Dazwischen konnten zumindest zeitweise oder für bestimmte Zwecke, wie etwa im Eilverkehr der Stracksäumer, auch andere Rast- oder Umladestationen benutzt werden, wie etwa Altach-Bauern, Schaan, Vaduz, Zizers und Tiefencastel.⁴⁶ Die steigenden Ansprüche an die Organisation des Transportwesens verleiteten allerdings nicht selten

zu Überreglementierungen, wobei den Kaufleuten dank der Monopolstellung des Septimers auch bei vernachlässigter Wegerhaltung wiederholte Kostenerhöhungen zugemutet wurden. Dadurch wurde es allerdings bald unmöglich, das Entstehen einer ernst zu nehmenden Konkurrenzroute innerhalb Graubündens noch länger zu verhindern.

Für eine entscheidende Wende in der Bündner Verkehrsgeschichte wurde das Jahr 1473 bedeutungsvoll, als die Orte Thusis, Cazis und Masein im Einvernehmen mit Graf Georg von Werdenberg-Sargans eine Genossenschaft bildeten, um mit Unterstützung anderer interessierter Gemeinden den Weg durch die Viamala, die Roflaschlucht und über den Splügen auszubauen.⁴⁷ In den folgenden Jahren erkannte auch der Churer Bischof Vorteile dieser zweiten Transitroute, die es ihm bald nicht mehr schwer machten, ein Nebeneinander von zwei Hauptverbindungen zu akzeptieren.

Es sprach sich herum, dass die Untere Straße über den fast 200 Meter niedrigeren Splügen kürzer und billiger ist als die Obere Straße über den Septimer. Zum Ende des Mittelalters standen ab Chur jedenfalls zwei Alpenübergänge zur Wahl, bei denen anfangs aber noch umstritten war, welcher von beiden mehr zu empfehlen ist. Vielleicht lag es an dieser Wahlmöglichkeit, dass in den um 1500 erschienenen Straßenkarten von Erhard Etzlaub zwischen Chur und Chiavenna weder ein Passname, noch ein Etappenort eingetragen ist.⁴⁸

Durch fortgesetzte Ausbauten wurde die Untere Straße in den folgenden Jahrhunderten in einer Weise den steigenden Anforderungen angepasst, dass der Splügen zwischen Brenner und St. Gotthard zu einem Hauptpass ersten Ranges aufrückte. Daneben erlangten mehrere andere Übergänge über die Rätischen Alpen eine gewisse Bedeutung, wie vor allem Flüela, Ofenpass, Albula, Bernina, Julier, Maloja, San Bernardino und Lukmanier, die zeitweise sogar stärker frequentiert wurden als der Septimer.

Es fehlte nicht an wiederholten Bemühungen um Verbesserungen des Septimerwegs, so dass man heute nicht mehr leicht unterscheiden kann, welche Pflästerungen auf den mittelalterlichen Ausbau zurückgehen oder in den folgenden Jahrhunderten erfolgten. Darüber waren bislang jedenfalls keine schriftlichen Dokumentationen auffindbar.⁴⁹

In einer Zeit mit steigenden Ansprüchen an Schnelligkeit, Sicherheit und Preisgünstigkeit des alpenquerenden Verkehrs ließen die maßgeblichen Konkurrenzverbindungen im 18. Jahrhundert immer mehr entscheidende Vorteile erkennen. Bei den normalen Warentransporten war man zwar überall auf Porten mit einem oft umständlich organisierten Rodwesen angewiesen, doch während die Säumer der Gotthardroute die Strecke von Flüelen bis Bellinzona gewöhnlich in drei Tagen bewältigten, musste man auf der Septimerroute zwischen Chur und Chiavenna wegen des sechsmaligen Umladens zuweilen mit 8 bis 10 Tagen rechnen.⁵⁰ Zudem ließ die Instandhaltung der Oberen Straße immer mehr zu wünschen übrig. Der 1759 vom Straßeninspektor Ulysses von Salis-Marschlins verfasste Bericht über den Zustand der wichtigsten Pass- und Kommerzialstraßen enthält einen sehr negativen Befund. Oberhalb von Vicosoprano sei eine

gänzliche Erneuerung erforderlich, ebenso »über den Septimerberg, wo der zwar 9 Fuß breite Weg durch das lockere Pflaster nicht nur schlecht, sondern sogar halsbrecherisch« geworden sei.⁵¹ Daher der Rat, die Septimerstraße eingehen zu lassen und dafür den Übergang über den Julier auszubauen.

Es entsprach dem Bedeutungswandel während der Neuzeit, dass in Graubünden am Ende des 19. Jahrhunderts die Straßen über den Julier, Splügen, San Bernardino, Lukmanier, Flüela, Ofenpass und Bernina über zeitgemäße Fahrstraßen verfügten.⁵² Spätestens seit dem Bau der Julierstraße (1820–1826) war klar, dass man keiner neuen Straße über den Septimer mehr bedurfte. Der Fernverkehr hatte sich zur Gänze auf andere Alpenübergänge verlagert und ließ den Hauptpass des Altertums und Mittelalters in Vergessenheit geraten. Der Passweg wurde immerhin noch eine Zeitlang von den Walser Bauern aus Juf und dem hinteren Avers benützt, wenn sie über den Forcellina- und Septimerpass zum Mailänder Viehmarkt zogen.⁵³

Der Verzicht auf einen zeitgemäßen Straßenbau hinterließ am Septimer für heutige Passwanderer gewissermaßen ein Freilichtmuseum des Bergstraßenbaus früherer Jahrhunderte. In den Augen des im 19. Jahrhundert die Passgeschichte erforschenden Historikers Friedrich Berger war das Ausweichen des transalpinen Schnellverkehrs ohnehin »keine Schande für den Pass; wohl aber ist es ein Ruhm für Johannes von Cur [sic] und seinen treuen Jacob von Castelmur, die im 14. Jahrhundert drohende Krise erkannt und durch ihren Bau die Lebensfähigkeit der alten Reichsstrasse um fast ein halbes Jahrtausend verlängert zu haben.«⁵⁴

EIN »KLASSISCHER« ALPENÜBERGANG ALS KULTURWANDERWEG

REAKTIVIERUNG HISTORISCHER ROUTEN

In der touristischen Nachfrage nach Wanderwegen machte sich seit den 1980er Jahren ein verstärktes Interesse für südwärts gerichtete Weitwanderrouen bemerkbar. Das veranlasste verschiedene deutschsprachige Verlage zur Herausgabe von Wanderliteratur für Alpenübergänge, ohne sich mit Fragen nach der Reaktivierung historischer Routen näher zu befassen.

Andererseits entwickelte sich ein Interesse für ein kulturgeschichtlich akzentuiertes Wandern, bei dem auch eine gewisse alpine Verkehrsnostalgie mit Erinnerungen an Säumerkarawanen und zu Fuß Reisende nicht zu übersehen ist. Bei Fragen nach den Möglichkeiten wurde allerdings auch die bereits weit fortgeschrittene Vernachlässigung und Zerstörung von verkehrsgeschichtlichem Kulturerbe bewusst.

Im Wissen um diese gegenläufigen Entwicklungen wurde in der Schweiz die Notwendigkeit einer Dokumentation erhaltenswürdiger alter Wege erkannt. Dazu übernahm der an der Universität Bern wirkende Geografieprofessor Klaus Aerni 1984 den Bundes-

auftrag zur Erarbeitung eines Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).⁵⁵ Diese Aufgabe machte in Graubünden durch den Einsatz eines qualifizierten Teams von Geografen und Historikern in den folgenden Jahren rasche Fortschritte. Im Zuge dieser Grundlagenarbeiten ließ sich hier zugleich die Chance erkennen, historische Gebirgsübergänge für eine respektable Bereicherung der touristischen Wanderangebote zu reaktivieren. Fast zur selben Zeit, als in den Westalpen die Instandsetzung des Stockalperwegs über den Simplon als ein erstes Beispiel von sich reden machte, wurde in Graubünden die historisch-geografische Untersuchung des Septimerwegs und die Sanierung des Weges zwischen Casaccia und Passhöhe angegangen. Die sehr detaillierten Grundlagenarbeiten erfolgten größtenteils durch den IVS-Mitarbeiter Hansjürg Gredig, der sie auch entsprechend dokumentiert hat.⁵⁶ Impulsgebend für die rasche Durchführung der notwendigen Wiederherstellungsarbeiten war die Privatinitiative des Unternehmerehepaars Arthur und Iren Vetterli und die Beteiligung weiterer Sponsoren, der Verkehrsvereine Bivio und Val Bregaglia, zudem von drei Kompanien der Schweizer Armee und der freiwilligen Mithilfe zahlreicher Jugendlicher und Senioren.⁵⁷ Eine Hauptaufgabe bestand in der Freilegung und Instandsetzung der alten Pflästerungen zwischen Casaccia und dem Passübergang. Verschiedene bauliche Teilprojekte, wie die Herstellung einer gemauerten Bogenbrücke, wurden von Instruktoren und Schülern der Berufsschule für Straßenbau in Sursee übernommen.

Die am Septimer gewonnenen Erfahrungen ermutigten die Bündner Arbeitsgemeinschaft Wanderwege (BAW) zusammen mit anderen interessierten Stellen auch zu Sanierungsarbeiten an anderen historischen Passwegen. Die kostenaufwändigsten Bauvorhaben stellten sich an der Splügenroute. Deren Bergstrecke konnte zwischen Thusis



Abb. 9: Steinbogenbrücke auf der Septimer-Südseite, die 1991 im Rahmen der Restaurationsarbeiten erstellt wurde (Foto H. Tiefenthaler)

und Chiavenna 2001 unter dem Namen *ViaSpluga* als Schweizer Kulturweg (Wanderland Route 50) eröffnet werden.⁵⁸ Hier wie am Septimerweg machte man allerdings auch die Erfahrung, dass für die Wiederherstellung historischer Weganlagen nicht mit einmaligen Sanierungsaktionen das Auslangen gefunden werden kann. Unter vielerlei Einwirkungen der Hochgebirgsnatur entstehen so häufig Schäden, dass die pflegliche Erhaltung als Open-end-Aufgabe verstanden werden muss.

Nach Abschluss des Inventars historischer Verkehrswege übernahm 2003 die Fachstelle *ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte* die Fortführung der Koordinationsaufgaben, bei denen sich die Akzentsetzungen mehr als bisher auf ein Mitwirken an der touristischen Angebotsentwicklung verlagerten. In diesem Rahmen kam auch eine grenzübergreifende Zusammenarbeit zur Realisierung des Kulturwegs *ViaValtellina* zustande, bei dem als weiterer Alpenübergang die Verbindung Montafon – Graubünden – Veltlin reaktiviert werden konnte. Dieser wird seit 2008 als Wanderland-Route 30 angeboten.⁵⁹

Neben überregionalen Haupttrouten entstanden in der Schweiz auch kleinregionale »ViaRegio – Kulturwege«. Bei diesen wird in Graubünden die Septimerroute im Zusammenhang mit den Angeboten *Via Bregaglia* (Maloja – Chiavenna), *Via Sett* (Thusis – Septimerpass – Chiavenna), *Via Segantini* bzw. *Veia Surmirana* (Thusis – Bivio – Julierpass) teilweise mitberücksichtigt.

Bislang fehlte es nicht an Überlegungen, einen klassischen zentralen Alpenübergang wie den über den Septimer in eine grenzübergreifende Weitwanderoute einzubeziehen.⁶⁰ Offen war aber noch die Frage, ob und wie im Bereich der historischen Transversale bestehende Wanderwege zu einer durchgehend attraktiven Weitwanderoute verknüpft werden können.

ALLGEMEINE ORIENTIERUNGEN FÜR EINEN WEITWANDERWEG ÜBER DIE RÄTISCHEN ALPEN

Für die Befassung mit Fragen nach grenzübergreifenden Wegverbindungen gab im Alpenrheintal das Vorarlberger Wanderwegekonzept von 1995 einen ersten Anstoß. Auf dieser amtlichen Grundlage war zur Ausgestaltung des landesweiten Wegenetzes von Fragen nach den geeignetsten Haupttrouten auszugehen. Zugleich stellten sich Fragen nach den maßgeblichen grenzübergreifenden Verbindungen mit der Vorgabe: »Bei allen Absichten zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Wandermöglichkeiten ist rechtzeitig das Einvernehmen mit den im Nachbarland zuständigen Stellen zu suchen.«⁶¹

Die nötigen Kontaktnahmen setzten im Rheintal zunächst Vorabklärungen für die in die engere Wahl kommenden Weitwanderwege voraus, die sich sowohl auf Ost-West- wie auf Nord-Südverbindungen bezogen. So entstand 2008 als Diskussionsgrundlage auch eine Studie zur Realisierbarkeit eines durchgehenden Rheintalwegs.⁶² Dazu erschien es in Erinnerung an die verkehrsgeschichtlichen Traditionen nicht überflüssig, daran anknüpfend auch Überlegungen zu Fortsetzungen in Richtung Süden anzustellen.

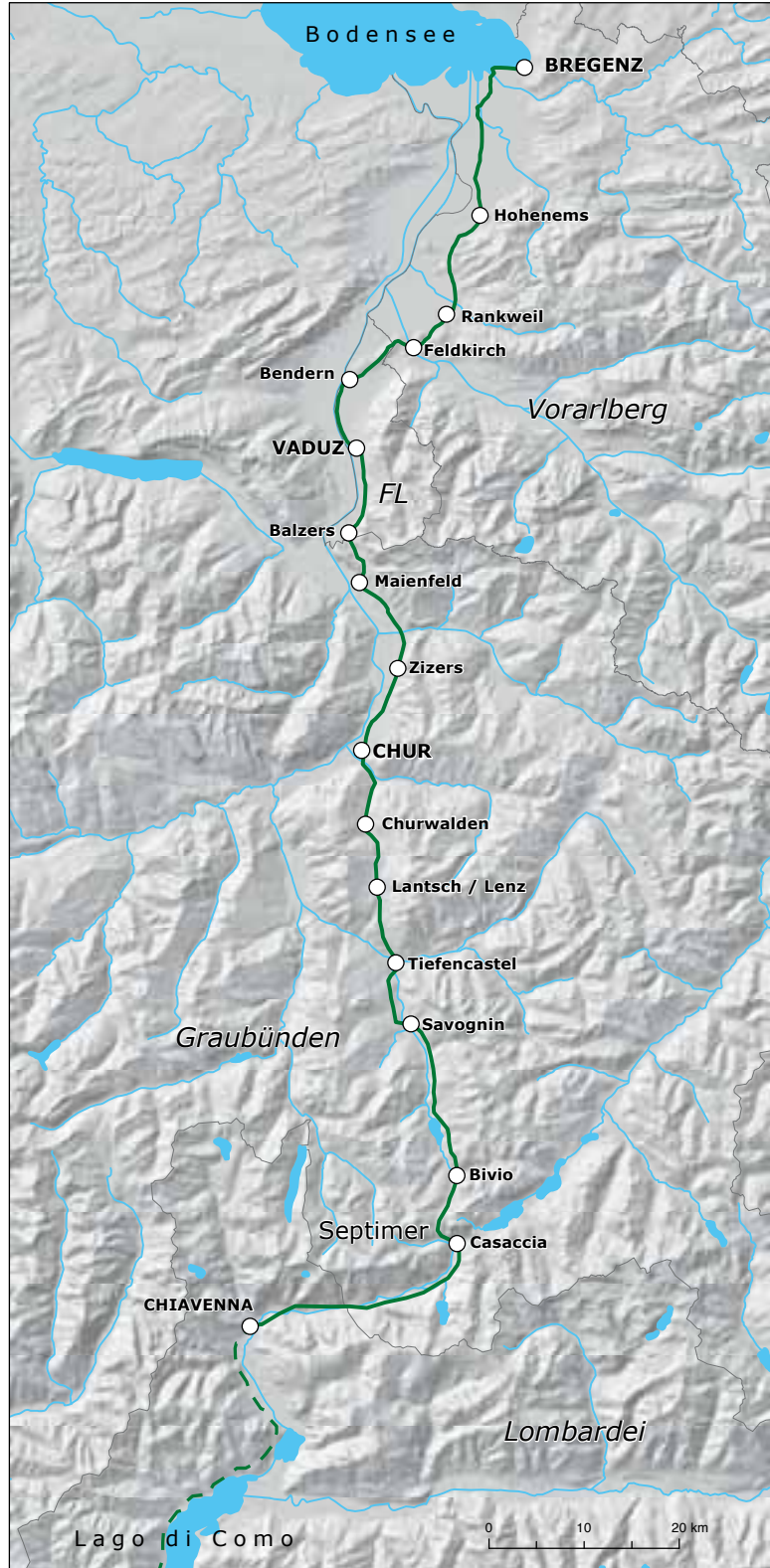


Abb. 10: Verlauf der bereits durchgehend begehbaren Wanderroute (Kartografie D. Wörz)

Ein Hauptaugenmerk galt dabei der am längsten bevorzugten Hauptroute über den Septimer.

Die Fragen nach den Wandermöglichkeiten im Bereich des historischen Italienwegs über den Septimer veranlassten den Autor in den Jahren 2006 bis 2012 zu Erkundungen im Gelände. Diese erlaubten es bisher schon, neben der erwähnten Routenstudie einzelne Teilstrecken in Form von Wandertipps zu empfehlen.⁶³

Nach Abschluss der Begehungen lassen sich die Zwischenbefunde im Ergebnis so zusammenfassen, dass den berührten Gebietskörperschaften und Fachstellen ein vorläufiger Gesamtüberblick zur Kenntnis gebracht werden kann. Dieser erlaubt vorweg die Feststellung, dass vom Bodensee bis ins Val Chiavenna im gesamten Bereich der historischen Septimerroute bereits ausreichend empfehlenswerte und markierte Wanderwege vorhanden sind, die sich lückenlos zu einem durchgehenden Weitwanderweg verbinden lassen.

In den historischen Zusammenhängen war die Einbeziehung der verkehrs- und kulturgeschichtlich bedeutsamen Etappenorte und der noch erhaltenen alten Wegstrecken ein Kernanliegen. Wo die früheren Verbindungen der einzelnen Orte zu Asphaltstraßen des motorisierten Verkehrs wurden, war im Nahbereich nach geeigneten Fußwegen zu suchen. Beim Ausweichen in unverbautes Grünland lassen sich abseits der historischen Wege sehr oft immerhin Landschaftseindrücke der Vergangenheit nachempfinden. In manchen Bereichen fehlt es auch nicht an Wahlmöglichkeiten zwischen diskutablen Varianten.

Ein Hauptaugenmerk galt neben der Sicherheit und guten Begehbarkeit bestehender Wanderwege den natur- und kulturlandschaftlichen Erlebnisqualitäten in ihrer regionsspezifischen Eigenart. Erwartungsgemäß lässt sich dabei auf kurzen Distanzen eine außerordentliche Vielfalt erkennen. Sie beginnt in der Weite der Bodensee- und Riedlandschaften des unteren Rheintals im Blick auf die Gebirgsumrahmung zwischen Rätikon, Churfirsten und Alpstein, vermittelt in den Rebbergen der Bündner Herrschaft bereits ein südliches Flair, zwischen dem Churer Rheintal und dem Oberhalbstein wechselnde Bilder zentralalpiner Landschaften. Nach dem Übergang über den Septimer folgen Kontraste eines klimatisch begünstigten Gebirgstals der Südalpen am Fuße vergletschelter Dreitausender und zuletzt im Näherkommen zum Comer See die Übergänge zwischen Enge und Weite, alpinem und mediterranem Charakter. Das landschaftliche Wechselspiel ist akzentuiert durch unterschiedliche kulturelle Ausprägungen, bei denen charakteristische Unterschiede von Sprachlandschaften, Volkstum und Baukultur auffallen.

Die Besonderheiten authentischer Bodenständigkeit lassen sich bereits in den sprachlichen Eigenarten der deutsch-, romanisch- und italienischsprachigen Talschaften nicht überhören. Das zeigt sich in den Variationen von alemannischen Mundarten im Alpenrheintal, im Spektrum des Rätoromanischen zwischen Churwalden und Septimer mit dem dreisprachigen Dorf Bivio und im Bergell mit seinem aus Lombardisch und En-

gadiner Rätoromanisch hervorgegangenen »Bargajot«. Ähnlich variantenreich sind die Akzente der regionalen Küche vom schwäbisch geprägten Bodenseeraum über die kulinarischen Besonderheiten der Bündner Bergtäler bis zur lombardischen *cucina tipica* am Lago di Como.

WEGABSCHNITTE

DER VORARLBERGER RHEINTALWEG BREGENZ – FELDKIRCH

Die Vorarlberger Landeshauptstadt Bregenz eignet sich für die Alpentransversale über den Septimer sowohl als Ausgangspunkt wie auch als Etappenort für die durch das Allgäu an den Bodensee kommenden Weitwanderer. Im Netz der überregionalen Wegverbindungen ist Bregenz ein Knotenpunkt für den Internationalen Bodenseeweg, die Europäischen Fernwanderwege E4 und E5, den Maximiliansweg Lindau – Berchtesgaden und verschiedene durch das Allgäu ins Rheintal führende Jakobswege.⁶⁴ Damit bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten mit verschiedensten Wanderwegen im schwäbischen Bodenseeraum.⁶⁵

Mit diesen lässt sich zugleich an historische Verbindungen anknüpfen, die zwischen Donau und Bodensee erstmals im Verlauf der römischen Militärstraße von Augsburg

über Kempten, Bregenz und über die Rätischen Alpen nachweisbar sind. Im Zusammenhang mit der Septimerroute behielt Bregenz seine zentralörtliche Bedeutung bis ins Hochmittelalter, als sich der Transit durch das Alpenrheintal auf die Verbindung Lindau – Fußsach – Feldkirch zu verlagern begann.

Der heutige Weitwanderweg durchzieht im unteren Rheintal die regionale Grünzone zwischen der römischen Route am Talrand und der ab dem Spätmittelalter bevorzugten Rheinnähe. Von Bregenz bis Hard hält er sich an die Routenführung des internationalen Bodenseewegs, der hier zugleich die Verbindung des von Bayern durch das Rheintal in Richtung Einsiedeln führenden Jakobswegs herstellt.



Abb. 11: Bregenz verbindet Verkehrswege aus allen Richtungen, darunter auch mehrere Weitwanderwege (Foto H. Tiefenthaler).

Der Vorarlberger Rheintalweg folgt dem Verlauf des Jakobswegs über die Mittelweiherburg zum Rand des Naturschutzgebietes Lauteracher Ried und zur Senderbrücke über die Dornbirnerach. Am Rheintal-Binnenkanal entlang wird durch den unverbauten Freiraum zwischen Dornbirn und Lustenau der Etappenort Hohenems erreicht.

Die Stadt Hohenems verdankt ihre Entstehung dem Interesse der Staufer an einem mit Burgen eigener Dienstmannen gesicherten Italienweg. Seit dem ausgehenden Mittelalter erlangten die Ritter von Ems eine Machtstellung, mit der sie 1560 in den Reichsgrafenstand erhoben wurden und bis ins 18. Jahrhundert auch im Besitz der Herrschaften Vaduz und Schellenberg waren.

Von Hohenems zieht sich die Wanderoute am abwechslungsreichen Talrand über den Ortsteil Schwefel zum Fallenkobel, durch die Örfaschlucht nach Klaus, danach durch die Grünzone an der Bahnhofstetelle Sulz-Röthis vorbei durch die Frutzau nach Rankweil. Am dortigen Liebfrauenberg als überregional bedeutsamem Pilgerziel ist der Rheintalweg mit dem Österreichischen Jakobsweg und dem Schweizer Kulturweg *Via Jacobi* verbunden.⁶⁶ Im kulturgeschichtlichen Zusammenhang mit Churrätien ist vor allem auf die Nähe des römzeitlichen Verkehrsknotenpunktes Clunia und auf die Bedeutung des Rankweiler Landgerichtes zu verweisen, dessen Einzugsgebiet im Mittelalter bis zum Septimer reichte.⁶⁷

Ab Rankweil hält sich die Route am Talrand an den Verlauf des Burgenwegs und erreicht nahe der Schattenburg die Altstadt von Feldkirch. Für die Gründung der Stadt durch die Grafen von Montfort war die Gunst der Verkehrslage am mittelalterlichen Septimerweg in Verbindung mit dem Arlbergweg ausschlaggebend. Für Pilger in Richtung Einsiedeln wie auch für Transporte von Haller Salz war zudem die Rheintal-Quer Verbindung von Feldkirch über Wildhaus ins Thurtal bedeutsam.

An dem durch Feldkirch führenden Weitwanderweg erinnert das Churer Tor als Baudenkmal an die bereits mit der Stadtgründung eingeleiteten engen Beziehungen mit Graubünden, auf die von den Montforter Grafen größter Wert gelegt wurde. Dabei waren die gemeinsamen wirtschaftlichen und politischen Interessen der beiden Verkehrsknotenpunkte auch mit denen des Bistums verbunden. Dies lässt sich schon daran erkennen, dass von 1251 bis 1325 vier Churer Bischöfe und mehrere Angehörige der hohen Geistlichkeit dem Geschlecht der Montforter entstammten.⁶⁸ Hinzu kamen großzügige materielle Förderungen, die der letzte Montforter dem Domkapitel zukommen ließ. So verfügte Chur in Vorarlberg bis ins 19. Jahrhundert über ansehnlichen Grundbesitz, der von einem eigenen Churer Amtmann in Feldkirch verwaltet wurde.⁶⁹ Die Stadt behielt den Rang als wichtigster Verkehrsknotenpunkt zwischen dem Bodensee und Chur auch bei, als im Transit durch Graubünden die Splügenroute und andere Verbindungen über die Rätischen Alpen den Vorrang gewannen.

Im heutigen Weitwanderwegenetz ist Feldkirch im Anschluss an den Vorarlberger Rheintalweg Ausgangspunkt für den nach Ostösterreich führenden *Zentralalpenweg* sowie Etappenort der *Via Alpina*. Der österreichische Jakobsweg bildet vom Arlberg her über

Feldkirch und Wildhaus als Variante zum Appenzellerweg ab Rankweil eine Verbindung mit der Ostschweizer *Via Jacobi*.

DURCH DAS FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN NACH CHUR

Der von Feldkirch zunächst illabwärts, von St. Corneli über den Schellenberg nach Bendern und weiter nach Wildhaus führende Jakobsweg ermöglicht einen reizvollen Zugang ins Liechtensteiner Rheintal. Dabei führt er auf dem Inselberg durch Bereiche mit einer bis in die Jungsteinzeit zurückreichenden Besiedlung. Das Dorf Bendern war schon früh Mittelpunkt einer Pfarrei, der auch die Nachbarorte auf der Schweizer Rheintalseite angehörten. Die Kirche war von 1194 bis 1802 im Besitz des Churer Prämonstratenserklusters St. Luzi, dessen Statthaltereigebäude noch erhalten ist.

Zwischen Bendern und Vaduz bietet der Rheindamm bzw. der ohne Hartbelag angelegte Fahrweg günstige Voraussetzungen, um in einem ruhigen Naherholungsgebiet abseits der Ortsdurchfahrten nach Vaduz zu gelangen. Das »Städtle« am Fuße des Schlossbergs als Mittelpunkt des Fürstentums war bereits in Zeiten des nichtmotorisierten Reisens eine viel benützte Station des Italienverkehrs.

Vom Vaduzer Talrand an verläuft die Wanderroute im Nahbereich der alten Hauptstraße. Daran erinnern auch die Bezeichnungen *Römerstraße* in Triesen und *Alte Landstraße* zwischen Triesen und Balzers.

Balzers und Mäls mit dem Schloss Gutenberg und der früheren Rheinfähre hatten verkehrsgeografisch zusammen mit der St. Luzisteig seit jeher eine Schlüsselstellung, die in mehreren Kriegen heftig umkämpft war. An die strategische Bedeutung erinnert heute am Wanderweg über die St. Luzisteig vor allem der Durchgang durch den Waffenplatz der Schweizer Armee mit den alten Festungsanlagen. Vom Bergsattel mit der



Abb. 12: Der Rhein bei Bendern an der Grenze Liechtenstein-Schweiz (Foto H. Tiefenthaler)

kleinen St. Luzius-Kirche als Hauptpfote von *Alt fry Rhaetia* folgt die Route der Wegweisung nach Maienfeld. Auch dieses Zwischenziel – mit hoher Wahrscheinlichkeit identisch mit der römischen Verkehrsstation *Magia* der Tabula Peutingeriana – hat eine mit der Septimeroute eng verbundene Geschichte. Hier vermittelte eine Rheinfähre auch eine Verknüpfung mit der Verkehrsverbindung über den Walensee und Zürichsee. Durch das Kerngebiet von »Heidiland« durchzieht die Route jenen Teil der Bündner Herrschaft, der mit seinen Rebkulturen bereits einen südlichen Charakter hat. Von Maienfeld mit Schloss Brandis und dem kleinstädtisch geprägten Ortskern führt der Weitwanderweg über Rofels und Jenins nach Malans. Nahe der Chlus am Ausgang des Prättigaus quert die Route die Landquart und zieht sich am Schloss Marschlins vorbei durch Igis nach Zizers. Hier befand sich zur Zeit Ottos I. ein Königshof, in Konkurrenz zu Maienfeld auch noch in späteren Jahrhunderten ein Stützpunkt des Reise- und Saumverkehrs. Die Wanderroute führt über die teilweise bewaldeten Schwemmfächer des Talrands durch das bischöfliche Gut Molinära nach Trimmis, danach durch die Wiesen der Witenen und den Fürstenwald nach Chur.

Die Hauptstadt Graubündens weckt auf dem Durchgang durch den mittelalterlichen Stadtkern mit dem bischöflichen Hof und nicht zuletzt bei einer Umschau im Rätischen Museum Erinnerungen an eine sehr weit zurückreichende Geschichte. Diese war zwar im Wandel vom römischen Stützpunkt *Curia* zum Bischofsitz Churrätens und Mittelpunkt des Freistaats der Drei Bünde tiefgreifenden Veränderungen unterworfen, doch immer blieb sie auf vielerlei Weise mit der Geschichte des alpinen Nord-Südverkehrs zwischen Süddeutschland und Oberitalien verbunden.

VON CHUR ÜBER DEN SEPTIMER NACH CASACCIA

Von der Churer Altstadt folgt die Route ab der Plessur der Wegweisung zum Weiler Passugg, wo sie auf einem Forstweg ins Tal der Rabiusa einbiegt. Auf dem während des Zweiten Weltkriegs gebauten »Polenweg« wird das Dorf Churwalden erreicht. Zuvor ist bei Ausblicken auf die andere Talseite beim Dorf Malix die Ruine der Burg Strassberg zu sehen, die im 12. Jahrhundert errichtet wurde und am Septimer-Julier-Weg als Zollstelle diente.⁷⁰ In Churwalden war ein ebenfalls im 12. Jahrhundert gegründetes Prämonstratenserkloster eine bedeutsame Verkehrsstation, zugleich ein Schwerpunkt zur Kultivierung des Berggebiets. Es stützte sich auch im Rheintal über weit verstreuten Besitz, der in Feldkirch schon 1208 erwähnt ist.⁷¹ Heute ist neben dem Abtgebäude vor allem die mittelalterliche Klosterkirche ein vielbesuchtes Kulturdenkmal.

Nach dem Gang von Churwalden zum Bergsattel von Parpan führt die Route großteils auf Waldwegen an Valbella vorbei ins touristische Zentrum Lenzerheide und das lange Zeit als Etappenort des Septimerwegs dienende Dorf Lantsch/Lenz. Von da geht es im Bergwald abwärts nach Alvaschein und Mistail, wo am Platz eines frühmittelalterlichen Klosters und Hospizes die aus der Karolingerzeit erhaltene Kirche eine Sehenswürdigkeit besonderer Art darstellt.

In dem bei Tiefencastel erreichten Tal der Albula verbindet sich der Weg mit der von Thusis über den Septimer ins Bergell führenden regionalen Wanderoute *ViaSett* mit der Zusatzbezeichnung *Wanderland Schweiz 64* der Organisation *SchweizMobil*.⁷² Deren Verlauf kann für die folgende Routenbeschreibung übernommen werden.

Am Verkehrsknoten zwischen Mistail und Tiefencastel war der heute nicht mehr bestehende Hof Prada zumindest zeitweilig Sitz eines bischöflichen Statthalters (*Viz-dum*).⁷³ Tiefencastel – im 9. Jahrhundert als *villa in Castello Impitinis* erwähnt⁷⁴ – hatte schon früh die Funktion einer Pforte für das seit prähistorischen Zeiten bewohnte und von den Römern mit Verkehrsstützpunkten ausgestattete Hochtal der Julia/Gelgia, das sich jedoch schon im Nahbereich schluchtartig verengt. Die Schlucht Crap Ses bildete hier ein Verkehrshindernis, das zumindest noch im Frühmittelalter über Mon und Salouf umgangen wurde. Die Trennwirkung der Schlucht hatte zur Folge, dass für das obere Talgebiet die Bezeichnung *Sursés/Oberhalbstein* (d. h. oberhalb des Conterser Steins, rätoromanisch Crap Ses) üblich wurde.

In Tiefencastel steigt die *ViaSett* im Bereich des ältesten bekannten Wegverlaufs zum Bergdörfchen Mon. Von da zieht sie sich mit wechselnden Auf- und Abstiegen als aussichtsreicher Höhenweg über Del zu den Hangdörfern Salouf und Riom. Bei Ausgrabungen konnte im Bereich Motta Vallac bei Salouf eine bronzezeitliche Siedlung, in Riom ein römerzeitlicher Verkehrsstützpunkt nachgewiesen werden.⁷⁵ Im Mittelalter wurde Riom mit der im 13. Jahrhundert erbauten Burg Rätia Ampla zu einem bischöflichen Vogteisitz. Von da nähert sich die Route auf einem Feldweg dem Talgrund an der Julia und den Freizeitanlagen des touristischen Zentrums Savognin. Hier wechselt die Wanderoute die Talseite und führt über Tinizong zur kleinen Hangsiedlung Rona.



Abb. 13: Das Prämonstratenserkloster Churwalden war am Weg über die Lenzerheide seit dem 12. Jahrhundert ein bedeutsamer Verkehrsstützpunkt (Foto H. Tiefenthaler)

Von da weg verlief der alte Hauptweg auf der linken Talseite über Mulegns und Marmorera nach Bivio, wo er am Fuße der Burg Marmels und am Turm von Spliatsch/Splüdatz vorbeiführte. Das kühn in den Fels gebaute *castrum*, von dem heute nur mehr eine Ruine zu sehen ist, lässt sich bereits in einer Urkunde von 1160 nachweisen.⁷⁶

Da die frühere Straßentrasse mit dem alten Dorf Marmorera vor der 1954 erfolgten Fertigstellung des dortigen Stausees zerstört wurde, müssen Wanderer in Richtung Bivio auf andere Wege ausweichen. Dazu wurde für die *ViaSett* eine Route gewählt, die von Tinzong bis zur Alp Flix (1975 m) aufsteigt.⁷⁷ Zum Vermeiden unnötig großer Höhenunterschiede bietet sich auch eine tiefer liegende Route an, die von Rona durch Bergwald nach Sur und über die Hangterrassen von Mottas und Natons nach Bivio führt.

Vor dem Ortsanfang stellen sich beim Flurnamen Stalveder im verkehrsgeschichtlichen Zusammenhang Fragen nach der ursprünglichen Bedeutung. Neben einer möglichen Rückführung auf *stabulum vetus* (*stabulum bivium*?) hält Andrea Schorta eine Ableitung von *hospitale vetere* (altes Hospiz) für wahrscheinlich, womit eine weitere Variante für den Standort des *xenodochium s. Petri* zur Diskussion steht.⁷⁸

In Bivio (von lateinisch *bivium* – Scheideweg, um 840 *stabulum Bivium*) stellt sich die Wahl zwischen den Passwegen über den Septimer oder Julier. Das früher auch Stalla genannte Dorf hat eine gemischt deutsch, italienisch und rätoromanisch sprechende Bevölkerung. Von da verläuft die *ViaSett* auf einem Alpweg zur Alp da Sett und zum Septimerpass/Pass da Sett. An diesem weltabgeschiedenen Gebirgsübergang erinnert seit dem Verschwinden der gepflasterten Passstraße und dem Abbruch der Hospizruine fast nichts mehr an einen Alpenübergang von europäischer Bedeutung. Erst nach einem kurzen Stück Abwärtsgehen auf der Südseite erweckt dafür der mit Steinen gebaute Weg den Eindruck, als sei hier die spätmittelalterliche Straße noch im Original erhalten. Eine derart lange Haltbarkeit kann zwar nicht durchgehend erwartet werden, ziemlich sicher verlief der älteste Weg aber durch den kleinen Felsdurchbruch Säsel battü, welcher die Bezirks- und Gemeindegrenze zwischen Bivio und dem Bergell (Stampa) bildet.⁷⁹

Spätestens beim Abstieg auf den steilen Windungen zur Alpe Maroz Dora wird bewusst, weshalb hier eine Benützung als Reitweg nicht ratsam war.⁸⁰ Zwischen der Alpe und Casaccia wechselt die Route wiederholt zwischen gut erhaltenen historischen und neuen Fahrwegen. Casaccia hatte früher im Bergell durch die Weggabelung in Richtung Septimer und Maloja-Julier eine ähnliche Bedeutung wie Bivio auf der Nordseite. Im Mittelalter war der Ort mit der Kirche San Gaudenzio auch ein Wallfahrtsziel.

AUF DER VIA BREGAGLIA

Im Bergell ist der Verlauf der überregionalen Route ab Casaccia mit dem regionalen Kulturweg *Via Bregaglia* identisch. Dieser führt bis Stampa auf der linken Talseite mit mäßigem Gefälle großteils auf Teilstrecken der historischen Straße. Erstes bedeutsames Zwischenziel ist Vicosoprano. Dieser Hauptort des oberen Talgebiets nutzte im Spätmittelalter als Portenstation die Erwerbsmöglichkeiten durch den Passverkehr. Durch das

nächste Straßendörfchen Borgonovo gelangt man nach Stampa, wo die Route über die Mairabrücke auf die nördliche Talseite wechselt, unterhalb von Caccior aber durch eine Talenge auf die Südseite zurückführt. Hier bildet der Felsriegel oberhalb von Promontogno ein natürliches Hindernis, das zur Kontrolle und allenfalls Sperre des Talwegs genutzt werden konnte. An dieser Schwelle entstand aus der befestigten römischen Straßenstation Murus im Mittelalter durch zusätzliche Wehrbauten die Straßensperre und Zollstation *Múraia*. In nächster Nähe befindet sich eine bischöfliche Burg, von der eine dort seit dem 12. Jahrhundert wohnende Adelsfamilie den Namen Castelmur übernahm. Nach dieser Pforte (*porta*) mit der zentralen Pfarrkirche *Nossa Donna* wird das obere churrätische Talgebiet *Sopraporta* (Obporta), das untere *Sottoporta* (Unterporta) genannt.

Von Promontogno zieht sich die *Via Bregaglia* durch das Nachbardörfchen Bondo und schattseitigen Kastanienmischwald nach Castasegna. Dorthin besteht ab Caccior auch eine sonnseitige Wegvariante mit Aufstieg zum Bergdorf Soglio. Um auf dieser die kulturgeschichtlichen Sehenswürdigkeiten von Promontogno aber nicht zu umgehen, bietet sich dort auch die Gelegenheit zu einem Ausflug mit dem Postbus nach Soglio und zur Fortsetzung der Wanderung auf der tiefer liegenden Hauptroute.



Abb. 14: Wohnturm der Burg Castelmur auf der als Talsperre befestigten Felskuppe von Promontogno (Foto H. Tiefenthaler)

Bei Castasegna bildet der Bach Luvèr die Staatsgrenze Schweiz-Italien. Sie ist aus der Grenze zwischen den Bistümern Chur und Como hervorgegangen, blieb aber zum Leidwesen der Bergeller bis zum Ende des Mittelalters umstritten. Das änderte sich 1512 mit der gewaltsamen Aneignung von Chiavenna, dem Veltlin und Bormio durch die Drei Bünde, wodurch dieser Grenzraum zum »Untertanengebiet« wurde und bis 1797 blieb.

Nach dem Grenzübergang führt der Wanderweg über Villa di Chiavenna und Ponteggia nach Santa Croce. Auf der von hier schattseitig nach Borgonovo anschließenden Wegstrecke, kommt man durch ein Gelände, in dem das Städtchen Piuro/Plurs 1618 unter einem Bergsturz begraben wurde. Bei Prosto führt der Wanderweg nochmals über die Mera. Kurz danach endet die *Via Bregaglia* in die Altstadt von Chiavenna.

Das Zentrum des Valchiavenna hatte bereits als römisches *Clavenna* eine Schlüsselstellung am südlichen Zugang zu den drei bedeutendsten Übergängen über die Rätischen Alpen. Darauf deutet auch die Namensableitung von *clavis* (Schlüssel) hin. Schon im 11. Jahrhundert mit dem Stadtrecht ausgestattet, hatte der Grafensitz Chiavenna – deutsch Klefen oder Cläven genannt – im Spannungsfeld zwischen den Bistümern Como und Chur bzw. zwischen den Herzogtümern Mailand und Schwaben zeitweise eine ziemlich eigenständige Entwicklung. Ab der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert behielt die Stadt ihre Verkehrsbedeutung auch nach dem Niedergang des Verkehrs über den Septimer dank der gleichzeitigen Aufwertung der Splügenroute.

FORTSETZUNG AUF DEM SENTIERO DELLA REGINA

Zwischen Chiavenna und dem Verkehrsknoten Como zielte der frühere vom Septimer bzw. Julier und vom Splügen kommende Verkehr zum Lago die Mezzola, der bei weniger ausgedehnten Verlandungen durch die Mera und Adda als oberes Ende des Comer Sees bis Riva reichte. Zumeist wurde von Riva di Mezzola nach Como der Seeweg gewählt. Daneben gab es aber auch eine Straßenverbindung am Westufer mit der Bezeichnung *Strada Regina*.

Im westlichen Uferbereich wird heute mit der Bezeichnung *Sentiero della Regina* ein weiterführender Kulturwanderweg mit ausführlichen Routenbeschreibungen für zehn Tagesetappen angeboten.⁸¹ Die Route hält sich zunächst am Westrand der Ebene von Chiavenna, wo sie die Orte Mese, Colorado, Gordana, San Pietro und Casenda verbindet. Von dort bildet ein Bergweg den Zugang nach Sórico an der Mündung der Mera in den Comer See. Im Verlauf der folgenden sieben Tagesetappen zieht sich der *Sentiero della Regina* oft in aussichtsreichen Hanglagen über Gravedona, Dongo, Rezzonico, Menaggio und Cernobbio nach Como.

Italienische Tourismusorganisationen sind bestrebt, am Comer See auch andere regionale Kulturwege und weiter südwärts führende Routen anzubieten. Derzeit ist aber noch nicht absehbar, ob und in welcher Weise Routen zustande kommen, die Fußwanderern empfohlen werden können.

So lange die an die *Via Bregaglia* anschließende *Strada Regina* noch nicht ausreichend markiert ist, kann es zweckmäßig sein, ab der Station Chiavenna mit der Bahn oder dem Bus in einer halben Stunde nach Còlico am Ostufer zu fahren.

ZWISCHENZIELE, HÖHENVERHÄLTNISSE UND GEHZEITEN

Die beschriebene Weitwanderoute hat zwischen Bregenz und Chiavenna eine Gesamtlänge von annähernd 230 Kilometern. Vorweg kann offen gelassen werden, welche Zwischenziele zur Einkehrrast und zur Übernachtung gewählt werden. Dazu bestehen so viele Möglichkeiten, dass sich diese je nach den unterschiedlichen Interessen unschwer variieren lassen. Die nachfolgende Übersicht über relativ kurze Teilstrecken kann es erleichtern, Tagesetappen nach individuellen Zielsetzungen auszuwählen.⁸²

Teilstrecken zwischen Orten mit Gästeunterkünften	Gehzeit Std.
Bregenz (398 m) – Hohenems (415 m)	6
Hohenems – Klaus (507 m)	2 ¼
Klaus – Rankweil (502 m)	1 ¾
Rankweil – Feldkirch (458 m)	2
Feldkirch – Schellenberg (670 m) – Bendern (461 m)	3 ¾
Bendern – Vaduz (455 m)	2 ¼
Vaduz – Triesen (Oberdorf 530 m)	1
Triesen – Balzers (475 m)	1 ¾
Balzers – St. Luzisteig (691 m) – Maienfeld (518 m)	3
Maienfeld – Jenins (635 m)	1
Jenins – Malans (568 m)	1
Malans – Zizers (561 m)	1 ¾
Zizers – Trimmis (643 m) – Chur (585 m)	3 ¼
Chur – Passugg (735 m) – Churwalden (Kloster 1210 m)	3 ¾
Churwalden – Parpan (1495 m)	1 ¼
Parpan – Valbella (1520 m)	½
Valbella – Lenzerheide (1475 m)	¾
Lenzerheide – Lantsch/Lenz (1345 m)	1 ½
Lantsch/Lenz – Alwaschein (1001 m)	1
Alwaschein – Mistail (900 m) – Tiefencastel (885 m)	1 ¼
Tiefencastel – Mon (1230 m) – Salouf (1255 m)	2 ¾
Salouf – Riom (1255 m)	1
Riom – Savognin (1210 m)	1
Savognin – Tinizong (1230 m)	1
Tinizong – Rona (1455 m) – Sur (1615 m) – Bivio (1770 m)	6 ½
Bivio – Septimerpass (2310 m) – Casaccia (1460 m)	4 ¾
Casaccia – Vicosoprano (1067 m)	2 ¼
Vicosoprano – Stampa (994 m)	¾
Stampa – Promontogno (942 m)	1 ¼
Promontogno – Castasegna (696 m)	1 ½
Castasegna – Villa di Chiavenna (630 m)	1
Villa di Chiavenna – Borgonuovo (450 m)	1 ¼
Borgonuovo – Chiavenna (325 m)	1
Insgesamt	66 ¾

Bei Tagesetappen von durchschnittlich 5 bis 7 Stunden sind für die gesamte Strecke 10 bis 12 Wandertage vorzusehen. Für die Fortsetzung auf dem *Sentiero della Regina* bis zum nördlichsten Ufer des Comer Sees bei Gera Lario kommen zwei weitere Tagesetappen mit insgesamt etwa 12 Stunden hinzu.⁸³

Alle genannten Zwischenziele sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient, so dass es leicht möglich ist, die Wanderung bei ungünstigem Wetterwechsel oder aus anderen Gründen zu unterbrechen und bei späterer Gelegenheit fortzusetzen. Es kann auch eine Etappierung nach den günstigsten Jahreszeiten gewählt werden, wobei für die Route vom Bodensee bis zum Oberhalbstein besonders das Frühjahr, die eigentliche Passroute über den Septimer die schneefreien Sommermonate und für die *Via Bregaglia* neben dem Frühling auch der Herbst vorteilhaft sind.

KOORDINATIONSAUFGABEN FÜR EINEN VIER-LÄNDER-WEG

Als Ergebnis der bisherigen Erhebungen besteht in Annäherung an den historischen Alpenübergang über den Septimer faktisch bereits ein Vier-Länder-Weg von Vorarlberg durch das Fürstentum Liechtenstein und den Kanton Graubünden in die Lombardei, unabhängig, ob die Route gesamthaft und »offiziell« unter einer integrierenden Bezeichnung als internationaler Kulturweg präsentiert wird oder nicht. Die vorliegende Routenuntersuchung wird vor allem als Diskussionsgrundlage verstanden, mit der einer weiterführenden Konkretisierung nicht vorgegriffen werden soll. Bei den bisherigen Erhebungen wurde bei Teilstrecken zwar auch Fragen nach den Vor- und Nachteilen möglicher Varianten nachgegangen, dies erübrigt aber noch nicht eine nähere Prüfung aus der Sicht der berührten Gebietskörperschaften und der für Wanderwege zuständigen Fachstellen.

Bei einem durch vier Alpenländer führenden Kulturwanderweg ist zudem eine überregionale Kooperation unverzichtbar. Bei mehreren Projekten für grenzübergreifende Weitwanderwege wurden bisher auch Möglichkeiten für eine Realisierung im Rahmen von EU-Förderprogrammen genutzt.

Nach einem Konsens zur Routenführung bedarf es einer genauen kartografischen Darstellung und detaillierten Routenbeschreibung. Letztlich wird es aber von der regionalen und örtlichen Wegebetreuung abhängen, dass lückenlos und auf Dauer die nötige Instandhaltung mit ausreichender Markierung erwartet werden kann.

Im Rahmen einer überregionalen Zusammenarbeit werden auch Fragen nach geeigneten Anschlusswegen zur Diskussion stehen, die in Bayern in Richtung Bregenz und in der Lombardei zum Teil bereits bestehen. Unerlässlich sind nicht zuletzt sehr konkrete Überlegungen zur touristischen Angebotsgestaltung im engen Zusammenwirken der berührten Länder.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Helmut Tiefenthaler, Kummenweg 8, A-6900 Bregenz,

Email: helmut.tiefenthaler@gmx.at

ANMERKUNGEN

- 1 SIMONETT, Jürg: Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: Handbuch der Bündner Geschichte, Band 3, 19. und 20. Jahrhundert (hg. vom Verein für Bündner Kulturforschung), Chur 2000, S. 66–71.
- 2 BARANDUN, Stefan: Via Albula/Bernina. 10 Wanderungen durch das UNESCO Welterbe »Rhätische Bahn in der Landschaft Albula / Bernina«, Chur 2010. TIEFENTHALER, Helmut: Die Via Valtellina. Ein historischer Alpenübergang als Weitwanderweg, in: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs, 62 (2010), H. 1, S. 69–87.
- 3 HESSE, Hermann: Kleine Freuden. Kurze Prosa aus dem Nachlaß. Frankfurt a. M. 1977, S. 266.
- 4 RIECKHOFF, Sabine und BIEL, Jörg: Die Kelten in Deutschland, Stuttgart 2001, S. 50.
- 5 ZANIER, Werner: Das Alpenrheintal in den Jahrzehnten um Christi Geburt. Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte 59 (2006), S. 24–58, 236–238.
- 6 FASSBINDER, Jörg W. E., ZANIER, Werner, EBNER, Doris, RAGETH, Jürg und STERNBERG, Robert: Bivio, Septimerpass: Magnetometerprospektion auf dem Gelände des römischen Militärlagers, in: Jahresbericht 2009 des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Denkmalpflege Graubünden, S. 109.
- 7 RAGETH, Jürg: Neue römische Funde aus dem Bereich der Crap-Ses-Schlucht (Oberhalbstein), in: Jahresbericht 2003 des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Denkmalpflege Graubünden, S. 57–66.
- 8 RAGETH, Jürg: Archäologie in Graubünden, Funde und Befunde, Chur, 1992. Derselbe.: Römische Fundstellen Graubündens, Schriftenreihe des Rätischen Museums, Chur 2004, S. 7.
- 9 Näheres zu neueren Vergleichen der Graubündner Passwege bei RINGEL, Ingrid Heike: Kontinuität und Wandel. Die Bündner Pässe Julier und Septimer von der Antike bis ins Mittelalter; in: Burgard, Friedhelm und Haverkamp, Alfred (Hg.): Auf Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert (Trierer Historische Forschungen, Bd. 30), Mainz 1997, S. 212–254. ZANIER (wie Anm. 5) S. 26–58, 236–238.
- 10 RAGETH, Jürg: Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden, in: Jahrbuch 1986 der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden, S. 61–62. OVERBECK, Bernhard: Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit auf Grund der archäologischen Zeugnisse, Teil I Topographie, Fundvorlage und historische Auswertung, München 1973, S. 232–235.
- 11 WEBER, Ekkehard: Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324, Faksimileausgabe im Originalformat, Graz 1976. MILLER, Konrad: Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana, Stuttgart 1916, Neudruck Bregenz 1988.
- 12 LÖHBERG, Bernd: Das »Itinerarium provinciarum Antonini Augusti«. Ein kaiserzeitliches Straßenverzeichnis des Römischen Reiches, Berlin 2005.
- 13 FREUTSMIEDL, Johannes: Römische Straßen der Tabula Peutingeriana in Noricum und Raetien, Erlangen 2005, S. 172.
- 14 MILLER (wie Anm. 11) Sp. 256–257. FREUTSMIEDL (wie Anm. 13) S. 172–175.
- 15 LÖHBERG (wie Anm. 12) S. 225–226.
- 16 ROLLINGER, Robert: Neue Aspekte zur »Clunia-Frage« aus althistorischer Sicht, in: 50 Jahre Kriegsende / 70 Jahre Groß-Feldkirch, Schriftenreihe der Rheticus-Gesellschaft 33 (1995) S. 63–77. Ders.: Eine spätrömische Straßenstation auf dem Boden des heutigen Vorarlberg? in: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs 48 (1996) S. 187–242.
- 17 PÖLL, Johannes: Die römische Straßenstation Clunia und der Gebäudekomplex »Feldkirch-Altenstadt – Uf der Studa« – eine kritische Auseinandersetzung mit einer neuen Projektstudie, in: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs 53 (2001) S. 239–277.

- 18 HILD, Adolf: Römische Bauten in Schaanwald (2. Grabungsbericht), Bregenz 1930. BECK, David: Das Kastell Schaan, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein 57 (1957) S. 229–271. MALIN, Georg, Das Gebiet Liechtensteins unter römischer Herrschaft, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein 58 (1958), S. 29–68. Bernhard OVERBECK (wie Anm. 10), S. 229–231.
- 19 RAGETH, Jürg: Römische Fundstellen Graubündens, Schriftenreihe des Rätischen Museums Chur 47, 2004.
- 20 OVERBECK (wie Anm. 10) S. 231–233.
- 21 PLANTA, Armon: Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1–3, Chur 1985.
- 22 CONRAD, Hans: Das römische Passheiligtum auf dem Julier, in: Bündner Monatsblatt 1936, S. 119–124.
- 23 Archäologischer Dienst Graubünden, Archäologie in Graubünden / Funde und Befunde, Chur 1992, S. 150–161. RAGETH, Jürg: Die römische Mutatio von Riom (Oberhalbstein, Graubünden), in: Die Römer in den Alpen, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, Bozen 1989, S. 155–166.
- 24 OEHLMANN, Ernst: Die Alpenpässe im Mittelalter, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 4 (1879), S. 165–323.
- 25 MOSER, Fritz C.: Das Straßen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter, in: Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Bd. 68 (1931), S. 20–53. VOLLENWEIDER, Otto: Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstadt–Zürich–Basel, Zürich–Selnau 1912, S. 37–53.
- 26 OEHLMANN (wie Anm. 24), S. 180.
- 27 TIEFENTHALER, Helmut: Der Alpenübergang Arlberg–Reschen als alte Pilgerroute nach Jerusalem und Rom, in: Bludenzener Geschichtsblätter 94 (2009), S. 5–21.
- 28 Bündner Urkundenbuch (im Folgenden BU), I. (1955), 390–1199, Hg. Historisch-antiquarische Gesellschaft von Graubünden, S. 394. CLAVADETSCHER, Otto P.: Rätien im Mittelalter, Disentis/Sigmaringen 1994, S. 282–299.
- 29 OEHLMANN (wie Anm. 24); S. 175.
- 30 RINGEL, Ingrid Heike: Kontinuität und Wandel / Die Bündner Pässe Julier und Septimer von der Antike bis ins Mittelalter, in: Burgard Friedhelm und Haverkamp Alfred (Hg.): Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, Mainz 1997, S. 276–283.
- 31 Ebenda S. 283–288.
- 32 BUNDI, Martin: Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter, Chur 1982, S. 199.
- 33 BU III. (1985), S. 38–40.
- 34 SCHNYDER, Werner: Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien, Bd. 1, Zürich 1973, S. 14.
- 35 BU IV. (2010), S. 268–267.
- 36 SCHNYDER (wie Anm. 34), S. 20.
- 37 Staatsarchiv Graubünden, Urk. Familienarchiv Castelmur A I/18h Nr.2.
- 38 PIETH, Friedrich: Bündnergeschichte, Chur 1945, S. 559 mit dem Hinweis: 1 Saum – 15 Rupp à 8.34 kg.
- 39 SCHNYDER (wie Anm. 34), S. 21.
- 40 RINGEL, Ingrid H.: Der Septimer. Wahrnehmung und Darstellung eines Alpenpasses im Mittelalter, Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte Bd. 24 (Hg. Staatsarchiv Graubünden), Chur 2011, S. 46.
- 41 SCHNYDER (wie Anm. 34), S. 26.
- 42 OEHLMANN (wie Anm. 24), S. 192.
- 43 RINGEL (wie Anm. 40) S. 223–244.
- 44 Ebenda S. 76, 77, 96, 125, 131, 153, 201, 220, 293, 310, 331, 422.
- 45 BUNDI (wie Anm. 32), S. 623–626.
- 46 SCHNYDER (wie Anm. 34), S. 25–30.
- 47 WALDER, Ernst: Die Geschichte des Splügenpasses, in: Die Alpen, H. 2, 1926, S. 52. SCHNYDER (wie Anm. 34), S. 19.
- 48 KUPCIK, Ivan: Karten der Pilgerstrassen im Bereich der heutigen Schweiz und des angrenzenden Auslandes vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: Cartographica Helvetica, Nr. 6, Juli 1992, S. 18–20.
- 49 Schriftliche Mitteilung von Hansjürg GREDIG, 20.11.2012.
- 50 VON SPRECHER, Johannes Andreas mit Bearbeitung von JENNY, Rudolf: Kulturgeschichte der Drei Bünde im 18. Jahrhundert, Chur 1976 (4. Aufl. nach Neu-Edition 1951), S. 211.
- 51 Ebenda S. 169.
- 52 SIMONETT, Jürg: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden: die »Untere Straße« im 19. Jahrhundert. Chur 1986.
- 53 GREDIG, Hansjürg: IVS-Dokumentation Septimerpass, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz, Bern 1992, S. 29 (2).
- 54 BERGER Friedrich: Die Septimer-Strasse. Kritische Untersuchungen über die »Reste alter Römerstras-

- sen«, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 1890, S. 178.
- 55 SCHÜPBACH, Hans: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Wanderungen auf historischen Wegen (Hg. IVS), Thun 1990, S. 10–13.
- 56 GREDIG (wie Anm. 53). Ders.: Sanierungen am Septimerpass – Beispiel einer Umsetzungsarbeit, in: Bulletin IVS 1990, H. 3, S. 6–10.
- 57 VETTERLI, Arthur: Projekt Septimerpass – Schlussbericht zur Sanierung, Cortaillod 1992.
- 58 WANNER, Kurt: via Spluga Thusis-Splügenpass-Chiavenna, Chur 2001. Wanderland Schweiz: Highlights Kulturwege Schweiz (Hg. ViaStoria), Baden/München 2008, S. 74–67.
- 59 Wanderland Schweiz (wie Anm. 58), S. 22–37.
- TIEFENTHALER, Helmut: Die Via Valtellina. Ein historischer Alpenübergang als Weitwanderweg, in: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs, 62 (2010), S. 69–87.
- 60 TIEFENTHALER, Helmut: Romwege durch das Alpenrheintal. In: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs 61 (2009), S. 37–54.
- 61 Amt der Vorarlberger Landesregierung: Wanderwege-Konzept Vorarlberg, Bregenz 1995, S. 32.
- 62 TIEFENTHALER, Helmut: Vom Rheinsprung zum Bodensee. Routenstudie für einen Rheintalwanderweg, Bregenz 2008.
- 63 Ders.: Wege in die Vergangenheit im Alpenrheintal. Wanderungen im Grenztal von Vorarlberg, Liechtenstein, Graubünden, St. Gallen und im Appenzelerland, Innsbruck/Wien.
- 64 TIEFENTHALER, Helmut: Weitwanderwege durch Vorarlberg, in: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs 57 (2005), S. 363–380.
- 65 TIEFENTHALER, Helmut: Grenzübergreifende Erneuerung der Wanderwege, in: Jahrbuch des Landkreises Lindau 2010, S. 61–70. Ders.: Pilgerwege durch Bayern und Vorarlberg in Richtung Schweiz. Zur Reaktivierung historischer Hauptrouten, in: Schrr VG Bodensee 128 (2010), S. 71–86.
- 66 FLORL, Renate: Jakobswege Schweiz. Von Konstanz, Rorschach und Rankweil bis Genf, Rother Wanderführer, München 2011, S. 78–89.
- 67 RINGEL (wie Anm. 40), S. 309–321.
- 68 BURMEISTER, Karl Heinz: Die Grafen von Montfort. Geschichte, Recht. Kultur. Festgabe zum 60. Geburtstag, hg. von Alois Niederstätter. (Forschungen zur Geschichte Vorarlbergs 2), Konstanz 1996, S. 134.
- 69 Ebenda S. 43.
- 70 POESCHEL Erwin, Burgenlexikon (hg. vom Burgenverein Graubünden), Chur 1976, S. 262–263.
- 71 BU II. (1973), S. 32–33.
- 72 Homepage www.viasett.ch.
- 73 SIGRON, Josef Angel: Heimatbuch Tiefencastel, Tiefencastel 1968, S. 23.
- 74 BU I. (1955), S. 396.
- 75 RAGETH (wie Anm. 23), S. 155–166.
- 76 BU I. (1955), S. 253.
- 77 www.wanderland.ch/de/routen
- 78 BU I. (1955), S. 394. SCHORTA, Andrea: Elemente der christlichen Kultur in den Ortsnamen Graubündens, in: Bündner Monatsblatt, 1949, 9, S. 270.
- 79 Detaillierte Untersuchungen des historischen Wegverlaufs bei GREDIG (wie Anm. 53).
- 80 RINGEL (wie Anm. 40), S. 85–89.
- 81 MARCARINI, Albano: Wandern auf der historischen Strada Regina, Milano 2005.
- 82 Erhebungen 2006–2012 durch den Autor.
- 83 MARCARINI (wie Anm. 81), S. 118–156.