

Strecke GR 29 (Tiefencastel -) Bivio - Casaccia; Septimerpass  
Landeskarte 1256, 1276

**GESCHICHTE** Stand Dezember 1989 / Hj

Die Strecke ist Teil der Oberen Strasse, einer der beiden wichtigsten Bündner Transitrouten (vgl. auch GR 23, 27, 31). Ihre Begehung ist bereits für die römische Zeit durch ein Itinerar und Funde gesichert. Der Septimerpass berührt – im Gegensatz zum Julierpass – das Engadin nicht, sondern erreicht auf kurzer Horizontaldistanz direkt das Bergell, also die Alpensüdseite. Dort findet er Anschluss an die Verbindung nach Chiavenna (GR 35). Der nördliche Ausgangspunkt der Strecke ist Bivio. Der Name bedeutet Scheideweg (aus lateinisch bivium) oder Abzweigung und ist im karolingischen Urbar von 831 erwähnt als „stabulum Bivio“ (KDMGR 1940: III/228). Stabulum wiederum heisst Stall, und „Stalla“ war denn auch lange Zeit der deutsche Name für Bivio. Der Ort existierte demnach sicher seit dem Frühmittelalter, auf Grund der archäologischen Funde auf den Pässen vermutlich schon seit der Antike. In Bivio befand sich schon früh eine Sust, später eine Port. Vermutlich kam im Frühmittelalter dem Julier Priorität zu, wie Poeschel (KDMGR 1940: III/225) und RINGEL (1998) u.a. auf Grund des Verzeichnisses der fiskalischen Tavernen annehmen; darin folgt nämlich auf die Sust von Bivio unmittelbar jene von Sils im Engadin auf der Südseite des Juliers. Dies änderte sich spätestens seit dem Bau des Hospizes auf dem Septimer um 1100. Im 16. Jahrhundert schreibt CAMPPELL (1851: 51) über Bivio: "Deutsch heisst es Stalla, wegen der häufigen Einkehr der Säumer" und SERERHARD (1742: 86): "Dahar dieses Bivio oder Stalla, so gering schätzig es sonst wurde gehalten werden, desto mehr aestimiert werden muss, wegen der ziemlich grossen Niederlaag der Durchreisenden an diesem Ort".

Casaccia am Endpunkt der Strecke erscheint erstmals 1160 als "Cassache", was "altes, verfallenes Haus" bedeutet (KDMGR 1943: V/412). Auch Casaccia lag wie Bivio am Fusse von zwei Pässen – dem Septimer und dem Maloja mit der Fortsetzung zum Julier. Das mittelalterliche Hospiz auf dem Septimer und bei der Kirche St. Gaudentius oberhalb des Dorfes sind Hinweise, dass Casaccia schon sehr früh einige Bedeutung für den Reise- und Warenverkehr hatte (MAYER 1949: 23 und SCHULTE 1900: 65). Das Dorf wurde mehrmals, besonders aber 1573, 1673, 1740 und 1834 durch Rufen vom Piz dal Sasc und durch die Orlegna verwüstet (KDMGR 1943: V/412). SERERHARD (1994: 91). beschrieb das Dorf um 1740: "...Casatschia ist ein schlecht geringschätziges Dörflein, am Fuss zweier Bergen, nämlich des Settmer und Malojen Bergs ligend. Hier theilet sich auch die Sommers- und Winterszeit brauchbare Landstraasen über bemelte beyde Berge: daher dieses geringe Ortlein vernamter ist wegen der Niederlag der Reisenden. Die Häusser dieses Dorfs ligen beynachem alle bis an ihre Hälfte vergraben in Leim und Steinen, mit welchen sie vor Jahren ein vom Berg herunter gerissene Rüfi überschwemmt hat".

Im "Itinerarium Antonini", einem römischen Strassenverzeichnis, ist die Route Bregenz - Mailand mit den Rastorten Chur - Tinzen - Murus - Samolaco und Como verzeichnet. Als Pässe kommen

sowohl der Julier als auch der Septimer in Frage. 1937 gelang es, eindeutige Belege für eine frühe – römische – Benutzung der beiden Pässe zu finden (SCHNYDER 1973: 5). Im Mittelalter, etwa ab dem 11. Jahrhundert, gilt der Septimer als einer der ganz wichtigen Alpenübergänge. Die Gründe dafür waren einerseits geographisch-topographische (direkte Nord-Süd-Achse) andererseits politische: Durch grosszügige kaiserliche Schenkungen war der Bischof von Chur in den Besitz der Territorien entlang der Oberen Strasse gelangt; diese Machtposition erlaubte es ihm, den Transitverkehr auf "seine" Strasse zu lenken.

Erste indirekte schriftliche Angaben zur Benützung der Septimer- (oder Julierroute) erhält man, wenn man die Regesten der Klöster mit den Beziehungen zwischen Chur und dem Bergell vergleicht. Das Kloster Churwalden bei Chur ist 841 erwähnt, Pfävers-St. Gaudentius (Casaccia) vor und nach 900. Ein allmählicher Durchgangsverkehr zwischen Chur und Chiavenna kann demnach schon Ende des letzten Jahrtausends angenommen werden. Mit der Ausdehnung der Grenzen des Bistums 960, 980 und 988 wurde der Weg zur eigentlichen Septimerstrasse oder Bischofsstrasse, da dieser fast durchgehend auf eigenem Territorium in den Süden reisen konnte (vgl. BERGER 1890: 164f.).

Der Ausbau des Septimers im 14. Jahrhundert durch den Bischof von Chur bzw. durch den Bergeller Jakob von Castelmur zu einer "fahrbaren Strasse" von Tinzen bis Plurs konnte nicht verhindern, dass andere Pässe dem Septimer im ausgehenden Mittelalter den Rang abliefen: In der Zentralschweiz war dies der Gotthard, in Graubünden vor allem der Splügen, welcher seit dem Ausbau der Viamala-Schlucht 1473 immer mehr Verkehr anzog. Auch zur Zeit der Bündner Untertanenlande vom 16.-18. Jahrhundert spielte der Septimer nicht dieselbe Rolle wie der Splügen. Dennoch, der "Settmer Berg" war noch im 18. Jahrhundert ein häufig frequentierter Pass (vgl. SERERHARD 1742: 84/91 und MARGADANT 1978: 82).

Letztmals wurde der Septimer nolens volens um 1800 für die europäischen Mächte von Interesse. Zwischen 1798 und 1803 benutzten die Franzosen mehrmals den Pass, um die Kaiserlichen (Österreicher) im Bergell anzugreifen. Am 11. März 1799 mussten fünf Franzosen in Andadüra, im Wald oberhalb von Casaccia, ihr Leben lassen. Tags darauf überquerten laut Zeitdokumenten 1000 französische Soldaten den Septimer nach Süden (GIOVANOLI 1905: 160/162). 1803 erst "Dopo 4 anni e 7 mesi die continue torbolenze la Bregaglia riprese la sua antica calma e tranquillità" (idem 1905: 192).

Spätestens der Ausbau der Julierstrasse 1820-1826 bedeutete das Aus für den Septimer als Transitpass. Für die Region Bivio - Avers - Bergell hatte er aber bis ins 19. Jahrhundert und teilweise bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts seine Wichtigkeit.

Wir halten am Septimer nur eine einzige historische Linienführung für gegeben. Die Grundlage bildet der Wegverlauf im Lavoro Planimetrico von 1838/40. Abweichungen von dieser Linie sind nicht grundsätzlicher Natur oder können zeitlich nicht mit Sicherheit differenziert werden. Die zwei Abweichungen beim Plang Camfer und beim Säsel werden als Varianten ein und desselben Saumweges betrachtet. Das nach 1900 entstandene Fahrsträsschen wurde nach und nach durch das Militär oder die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (EWZ) ausgebaut, was sich

leicht im Gelände an steileren Partien nachweisen lässt. Es hat aber nichts mit dem historischen Septimerweg zu tun, ebenso wenig wie der fragmentarische Wegbau von Internerien im 2. Weltkrieg auf dem Plang Camfer. (Auskunft: G.C. FRIZZONI, Celerina, welcher die Arbeiten damals leitete).

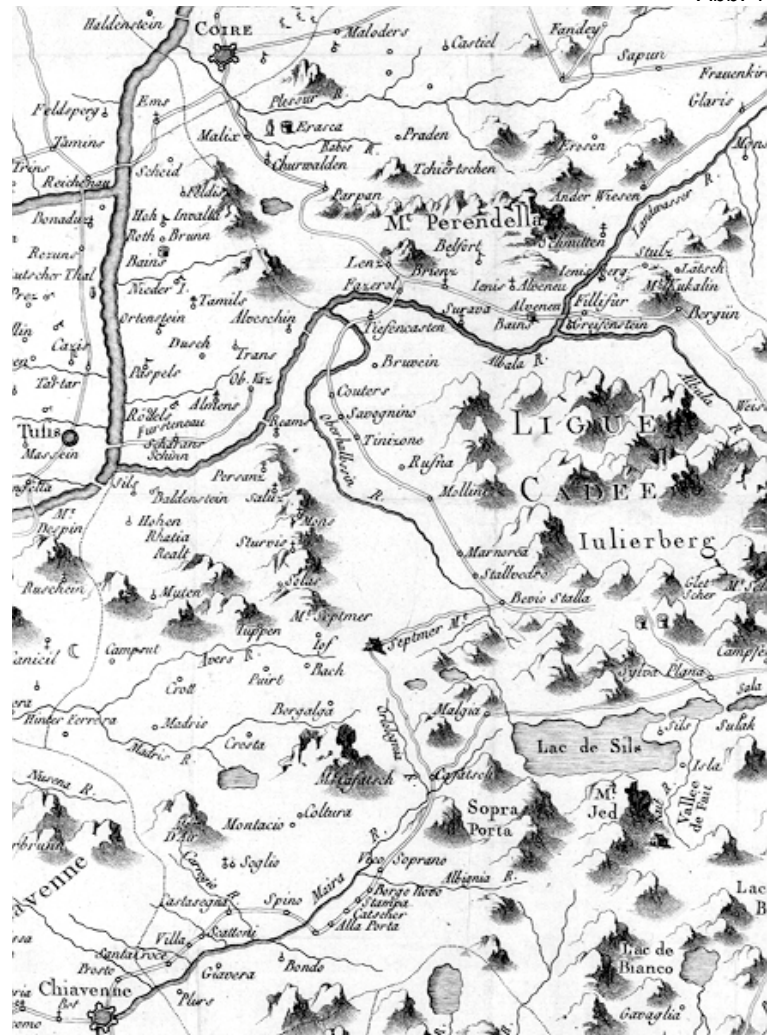
Eine sichere Datierung des Hauptweges GR 29.1 ist (bis heute!) nicht möglich. Allerdings kann aufgrund der Beschaffenheit des Weges und einiger Indizien (Jahreszahlen 1805, 1830 oder Handbohrlöcher) angenommen werden, dass am Weg immer wieder gearbeitet wurde. PLANTA (1986: 67-93) glaubt, dass der bestehende Pflasterweg erst um 1800 entstanden ist. Er führt als Beweis unter anderem an, CAMPELL habe diesen gepflästerten Weg in seiner geographischen Beschreibung Rätians von 1573 nicht erwähnt (CAMPELL 1851). Nach Planta kann der heutige Weg also nicht aus dem 14. Jahrhundert (Castelmursche Strasse) stammen, sondern muss später entstanden sein. BERGER hingegen ist überzeugt, dass Campell den Pass selber gar nicht bewandert habe; andernfalls hätte er nämlich das Hospiz erwähnt, wie er es auf dem Splügen und anderen Pässen getan habe (BERGER 1890: 70). Dieser Einwand ist meines Erachtens berechtigt. Gegen Plantas Theorie spricht auch der Bericht von C. Ulysses V. SALIS-MARSCHLINS (1808) in seinen "Bemerkungen auf einer Reise durch einen Theil des Cantons Graubünden"; dort ist nur vom "holprichten Septimer" die Rede – von einem Neubau der Strasse kein Wort (BERGER 1890: 75).

Belegt ist somit lediglich, dass zwischen 1387 und 1390 eine Passstrasse (aus)gebaut wurde (vgl. z.B. BERGER 1890: 97f). „Fahrbar“ aber kaum für lange. Gut hundert Jahre später beschreibt ein gewisser Franceschi den Weg als "...so steinig und beschwerlich, dass man absolut nicht reiten kann" (zit. in MARGADANT 1978: 81), und Bellegarde spricht 1799 von einem "schlechten Pflasterweg" (ebd. 1978: 82). Über einen späteren Ausbau ist bis heute aus schriftlichen Quellen nichts bekannt.

Neben dem erwähnten Lavoro Planimetrico von 1838/40 stehen dem Wegforscher die TA 520 Maloja 1893 und TA 517 Bivio 1887 sowie deren jüngere Ausgaben zur Verfügung. Als nützlich erwies sich auf das OMB UP Bergell von 1943, welchem zusätzliche Informationen – etwa zu den Varianten Plang Camfer und Säsel zu entnehmen sind. Ausserdem haben die fundierten Geländestudien von ARMON PLANTA (1986) die Arbeiten wesentlich erleichtert. Was die Zuverlässigkeit der Quellen betrifft, ist hier noch auf einen Widerspruch zwischen dem TA 520 Maloja 1893 und der detaillierten Wegstudie von BERGER hinzuweisen: Während gemäss Karte ein "Feld-oder Saumweg" über den Plang Camfer führte, schrieb der akribische Wegforscher am Ende des 19. Jahrhunderts: "Beim Eintritt in den Pian Canfèr hört jede Spur einer Strassenanlage auf" (BERGER 1890: 17).

Die Verbindung über den Septimerpass in der „Carte du Pais des Grisons, de la Valtelline, des Comtés de Bormio et de Chiavenne, dressé pur l'intelligence de la Campagne du Duc de Rohan en 1635“. (Aus Kartensammlung ZB Zürich).

Abb. 1



*Auch wenn nicht unmittelbar am Passweg gelegen, spielte die Kirche San Gaudenzio in Casaccia doch eine wichtige Rolle in der Geschichte des Passes: ihr war einst ein Hospiz für die Reisenden vom Maloja und Septimer angegliedert  
Abb. 2 (Hj, 15. 7. 1998)*



**GELÄNDE** Aufnahme 13. September 1989 / Hj

Der Pass wird auf der Nordseite vom geschotterten Fahrsträsschen (EWZ, Militär) dominiert, welches die historische Linie an einigen Stellen überlagert. Relikte früherer Linienführungen treten des öfters links und rechts des Strässchens auf und zwar vornehmlich als grasige, meist wenig ausgeprägte Hohlwege (GR 29.0.1 -GR 29.0.3) – so etwa bei Tua oder auf der Alp da Sett. Die Vielzahl der Varianten – vor allem in Form von Hohlwegen – auf der Alp da Sett und der Alp Tgavretga ist ein Hinweis darauf, dass der Weg jeweils sehr pragmatisch, gewählt wurde. Das weite, relativ sanfte Gelände erlaubte je nach Verhältnissen fast eine individuelle Linie.

Anders auf der Südseite: Der den Alpen eigene, meist steile Südabhang führte mancherorts zu heiklen Passagen wie etwa bei Bachüberquerungen, Felspassagen (GR 29.0 4 oder bei den steilen Kehren, den Cranch (GR 29.0.5), oberhalb der Alp Maroz. Ein solider Wegbau war hier unumgänglich, um Warentransporte zu ermöglichen. Einiges unterhalb der Passhöhe beginnt denn auch ein fast durchgehend gepflasterter Weg. Dieser ist ausgesprochen grosszügig (bis 4 m breit) angelegt, mit massiven Stützmauern, vielen Querabschlägen und Randsteinen bestückt und im allgemeinen trotz Wasserschäden gut erhalten. Ab der Alp Maroz (GR 29.0.6) ist der historische Verlauf zu Beginn überformt und oberhalb Casaccia unter Rüfenschutt begraben. Ungepflastert, als wenig ausgeprägter Hangweg mit Grasnarbe erkennbar, ist hingegen die Variante am Säsel. Der letzte Abschnitt vor Casaccia ist weniger gut zu dokumentieren, da hier die immer wiederkehrende Rufe vom Piz dal Sasc das historische Trasse weitgehend zerstört hat.

Wichtige Jahre für den Septimerpass waren 1989-91. Dank der privaten Initiative von Herrn und Frau Arthur und Iren Vetterli konnte die Südseite des Passes saniert werden. Verschüttete Teilstücke wurden vom Geröll befreit, Wasserschäden behoben und eine neue Brücke sowie eine Furt gebaut. Den zahlreichen Helfern wie Lehrlingen, Schulklassen, Brückenbauern, Soldaten und Geldgebern sowie den lokalen Vertretern sei an dieser Stelle für

ihre vorbildliche Arbeit gedankt. Bei den betreffenden  
Abschnittsbeschrieben wird auf die Arbeiten näher eingegangen.

— *Ende des Beschriebs* —