



Lehrpfad PORTA RHAETICA 2

Die Talsperre von 1216 und die Panzersperre von 1942

Der Lehrpfad und seine drei Stationen

Der Lehrpfad des Projektes PORTA RHAETICA orientiert an drei Stellen über die eng verzahnten vier Baudenkmäler von nationaler Bedeutung aus dem 13. und 20. Jahrhundert.

Du stehst hier vor der Tafel 2 zu den beiden Talsperren. Ein kurzer Fussweg führt von hier hinauf zur Tafel 1 vor der Festung oder hinunter zur Tafel 3 im Südturm.

Tafel 1
beim Festungseingang:
Die Festung Juvalta

Tafel 2
an der historischen Reichsstrasse:
Die Talsperren von 1216 und 1942

Tafel 3
im Südturm:
Die Burg der Herren von Juvalt von 1216



Für eilige Leser...

1216 lässt der Bischof von Chur aus dem mächtigen Vinschgauer Geschlecht der Grafen von Matsch durch seine Dienstleute von Juvalt die strategisch wichtige Stelle im Engnis von Rothenbrunnen befestigen, wo sich die Reichsstrasse aus Süddeutschland nach dem Herzogtum Mailand zwischen einem mächtigen Felskopf und dem wild mäandrierenden Rhein hindurchzwängt. In einer politisch und wirtschaftlich veränderten Situation wird die Anlage Ende des 15. Jahrhundert aufgelassen und zerfällt.

1942 wählt die Armeeführung den gleichen Geländepunkt, um hier einen Angriff Mussolinis über die Bündner Pässe an der Unpassierbarkeit der gut geschützten Hindernisse aufzulösen zu lassen. Polenweg und Kantonsstrasse sind zur Sprengung bereit, das RHB-Trasse würde dabei massiv verschüttet. Und alles im konzentrierten Feuer von vier gut geschützten Festungswerken.

1990 wird die «Toblerone - Panzersperre» mit grossem Aufwand auf das Risiko N13 angepasst, die Mittel dazu kommen aus der EMD-Budgetposition «Geländeverstärkungen».

Die «Reichsstrass» von Augsburg nach Rom...

Seit spätrömischer Zeit führt der nördliche Zugang zum Splügenpass und der Weg über den Vogelberg, den wir heute San Bernardinopass nennen, durch das Engnis von Rothenbrunnen. Vom Vogelsang bei Ems kommend, hat der Weg hier keine Wahl: Er muss hindurch zwischen den weit ins Tal vorspringenden Fels und dem Wasser des Hinterrheins, der hier bei Schneeschmelze bis an das Bord unter der mittelalterlichen Talsperre schäumt.

Erst 1823 baut der Tessiner Regierungsrat und Bauunternehmer Giulio Pocobelli – Politiker brauchten damals noch einen privatwirtschaftlichen Broterwerb – die Italienische Strasse von 28 Stunden Fussstunden von Bellinzona nach Chur. Er wählt für seine Linienführung die linke Talseite nach Rhäzüns und sprengt die Strasse in die Felswände hoch über dem unberechenbaren Hinterrhein. Damit verliert nach 1400 Jahren die historische «Reichsstrass» als eine Hauptverkehrsachse des heiligen römischen Reiches mit einem Schlag ihre ganze Bedeutung und wird zum lokalen Flurweg.

Aber durch das ganze Mittelalter wälzt sich auf dem gut karrenbreiten Strässchen der gesamte Nord-Süd-Verkehr durch die bischöfliche Talsperre der Herren von Juvalt: Säumer und Fuhrleute mit Stoffen aus lombardischen Städten, mit Gewürzen von den Märkten in Venedig, mit Specksteingeschirr und Wein aus Cläven, Waffen und Rüstung aus den Mailänder Werkstätten. Es begegnen sich Rompilger und Reisige, Bettler und Herren, es führt kein besserer Weg nach Süden. Mit der Auffassung der Talsperre nach 1450 verliert die Strasse ihre Bedeutung nicht.



So mag der Weg durch die Talsperre im 13. Jahrhundert ausgesehen haben. Wenn die Sperrbalken der Burgtore beim Eindunkeln gezogen waren, ruhte jeder Verkehr nach Süden.

In der Morgendämmerung des 25. Februar 1621 reiten «die Gutherzigen» unter Oberst Jörg Jenatsch durch die Ruinen der Talsperre. Das Haupt der spanischen Partei soll Vergeltung erfahren für die bestialischen Veltlinermorde im Vorjahr. Ein halbe Stunde später stirbt Pompejus von Planta unter Axthieben im seinem Schlosse Rietberg.

Am Tage der heiligen Barbara im Dezember 1800 erleben die alten Mauern während dreier Stunden den nicht enden wollenden Durchzug von 15'000 Mann der Armée des Grisons von Napoleons Feldmarschall Jacques Macdonald,

von denen viele bei der Überquerung des tief verschnittenen Splügenpasses und in der Cardinellschlucht umkommen werden. Das unscheinbare Waldsträsschen hat viel gesehen von einem Jahrtausend europäischer und bündnerischer Geschichte.

Ein grossartiges Projekt mit Abstrichen...

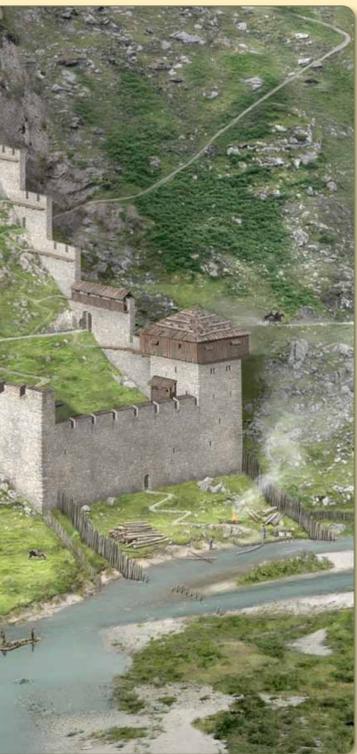


Das grosszügige und symmetrisch angelegte Projekt verrät einen Bauherren, der schon über Grenzen geschaut hat: Der auftraggebende Albert von Matsch aus dem mächtigen und oft zur rohen Gewalt neigenden Vinschgauer Geschlecht ist seit sechs Jahren Bischof von Chur, als seine schon in Rothenbrunnen und Umgebung begüterten Vasallen Juvalt den Bau des Sperrwerkes beginnen. Ohne bischöfliche Hilfe wäre die Familie nicht in der Lage gewesen, die Talsperre und die grosse Burg auf dem Felsen zu bauen.

Die Talsperre soll mit zwei Flanken an den Burgfelsen anschliessen, mit zwei Toren die reichsstrass sperren, in den beiden Ecken der Anlage soll je ein mächtiger Turm signalisieren, dass hier keine Umgehung geduldet wird. Und in der Achse der symmetrischen Anlage soll ein Rheintörlein den Zugang zum Wasser, zu den Fischreusen und zur Kontrolle des Holzflössens erlauben.

So wird zumindest mit dem Bau begonnen. Zuerst die Ringmauer mit den beiden Toren und dem Rheintörlein, dann die beiden Türme, für die beim Bau der Ringmauer sorgfältige Schichten von Anschlusssteinen aus der Mauerflucht stehen gelassen werden.

Doch während des Baues wird umdisponiert, reduziert und gespart: Der Nordturm wird nicht gebaut, der Südturm mit deutlich schwächeren Innenmauern als ursprünglich vorgesehen.



Wichtigstes Gebäude bleibt nun der Südturm, der wie fast alle Burgtürme über einen Hocheingang erreicht wird. Das noch teilweise erhaltene Kellergeschoss ist Vorratsraum und zeigt uns darum auch keine Baudetails eines Wohngeschosses.



Burgen am Wasser haben grosse Vorzüge: Direkter Zugang zu sauberem Wasser und reichen Fischgründen, Brennholz wird vom Fluss als Schwemmholz angetragen.



Das symmetrische Baukonzept sieht bei Baubeginn zwei gleichartige Ecktürme vor.

Alter Zoll oder Siechenhaus?

Nach der Auffassung im 15. Jahrhundert beginnt der Zerfall der Talsperre. Das alte Gemäuer ist vielen nicht geheuer. Die Abgelegenheit lässt im Volksmund die Legende entstehen, es habe dort ein Siechenhaus, also eine Lepra-Station gestanden. Der grosse Kunsthistoriker Johann Rudolf Rahn liegt näher bei der geschichtlichen Funktion des Baues, den er auf seiner Federzeichnung vom 7. August 1894 in sein Skizzenbuch als «Zoll bei Nieder-Juvalta» bezeichnet.



Johann Rudolf Rahn: Federzeichnung der Talsperre im Jahre 1894. Das erst 1995 ganz eingestürzte Rheintörlein ist noch übermauert, am Südturm der Ansatz des zweiten Geschosses mit einer Öffnung. Das im 20. Jahrhundert eingestürzte Mauerstück auf der Rheinseite der Churer Tore ist noch aufrecht (2011 rekonstruiert).

Grafische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.



Postkarte aus der Zeit des Badetourismus nach Rothenbrunnen am Ende des 19. Jahrhunderts. Den Gästen sollte ein romantischer Spazierweg geboten werden. Der Ausbruch in der Ostflanke führte im 20. Jahrhundert zum Einsturz der ganzen Mauerpartie.



Talsperre von Osten. Vorzustand ausgeholt im April 2010. Die Übermauerung des Rheintörleins ist 1995, das Mauerwerk über der Bresche im Vordergrund schon vor dem 2. Weltkrieg eingestürzt.

2010: Archäologie mit dem Schreitbagger

Die Freilegung der meterhoch mit Sprengschutt des Strassenbaues und des Festungsausbruches verschüttete Talsperre ist mit den feinen Werkzeugen der Archäologie nicht zu schaffen, 720 Tonnen Schutt werden mit den Schreitbagger durch die Anlage geschoben. Immer dort, wo archäologische Befunde erwartet werden, geht es mit Schaufel, Zungenkelle und Spachtel weiter. So wird rasch geklärt, dass der Nordturm gar nie gebaut wurde.

Und das eingestürzte Rheintörlein gibt seine Geheimnisse preis: Gewändeaufleger, Sperrbalkenkanal und gar ein Bogensegment aus Tuffstein! Mit diesen Massen lässt sich das Rheintörlein genau rekonstruieren und die statisch schwierige Bresche schliessen. 2011 wird die Gesamtsicherung abgeschlossen und die Arbeit auf dem Burgfelsen fortgesetzt.



Rheintörlein: Vorzustand, Aufbau, Schattenfuge zum Sichtbarhalten der Ergänzung, Datierung.



Südturm von Norden, Vorzustand 2010 nach dem Ausholzen.



Südturm statisch gesichert mit neuer Nordfront und Nordecke.



Nordfront Vorzustand 2010 nach dem Ausholzen.



Nordfront 2012 gesichert und ergänzt. Die Mauerergänzung stützt die alten Mauern und lässt den Gesamtzusammenhang erkennen.

1942: Toblerone aus Beton, garniert mit Stacheldraht

Mit der Festung ist ab 1940 auch die Militärstrasse aus dem Burgfelsen gesprengt, die wir heute Polenweg nennen. Tatsächlich ist neben der Schweizer Arbeitskompanie 430 auch das polnische Interniertenlager 2a am Bau beteiligt.

Nach der Niederlage Frankreichs sind am 20. Juni 1940 zwei polnische Schützendivisionen mit 13'000 Mann im Jura über die Grenze gekommen und interniert worden, sie helfen bis zum Kriegsende in der ganzen Schweiz beim Bau von Wegen und Strassen.



Auch das gehört zu einer Sperrstelle: Die permanenten Sprengobjekte im Polenweg, in der Kantonsstrasse und im Isla-Bella-Tunnel der N13. Hier drei der vier Sprengkammern der Kantonsstrasse mit 1600 kg Ladung. Der Sprengschutt hätte das Trasse der RHB schwer verschüttet und so die dortige Bahnsperre massiv verstärkt.

Die neue Fahrstrasse nach Ems, aber auch der historische Weg durch die Ruinen der Talsperre muss gesperrt werden können. Dabei kommen moderne Ingenieure auf die gleichen Ideen wie die Burgenbauer 725 Jahre vor ihnen: Der Burgfelsen wird mit einem U-förmigen Panzerhindernis aus Betonblöcken bis an die damals sumpfige und von Rheinarmen durchzogene Uferzone verlängert. Auf den 36 Metern gegen den Rhein erscheinen die alten Mauern gar stark genug, deutschen Panzer

standzuhalten, die Talsperre wird in die moderne Tanksperrre einbezogen.

Und innerhalb der «Toblerone-Blöcke» ist auch für Fusstruppen kein Durchkommen: Mit 14 Kilometer Stacheldraht sind hunderte von Winkeleisen und Runderisen zu einem schwer zu durchdringenden Infanteriehindernis verspannt. Und jedes Stück dieses Stacheldrahtverhaues trägt eine Zielnummer auf den Panoramen der vier Maschinengewehre, die von beiden Seiten des Rheins auf das Hindernis gerichtet sind.

Ici, on ne passe pas!
sagte damals ein welscher Offizier über die Sperre von Rothenbrunnen.

1990: Nachrüstung nach Ende des Kalten Krieges

1984 wird die Autobahn N13 gebaut. Das ruft nach einer Anpassung der Sperre von 1942: Der Kugelfang des Schützenstandes wird als Panzerwall bis zur Autobahn verlängert, dann folgt eine Panzermauer entlang der Autobahn, die zuerst eine Steckbarrikade, dann eine moderne Strassensperre mit riesigen Stahlspinnen erhält, die in Versuchen auch grossen Räumpanzern trotzt. Von der Autobahn bis zum Hinterrhein wird ein neues Panzerhindernis mit Eisenbahnschienen gebaut, im Uferweg Steckbarrikaden.

Ein Sperrenprojekt, das wohl wenige Jahre später still abgeschrieben worden wäre. Aber nach vierzig Jahren Kaltem Krieg wollte man dem neuen Frieden noch nicht recht trauen.



774 Jahre – 3 Strassen – 3 Sperren:
Im Mittelalter gibt es nur einen schmalen Weg ins Domleschg, er wird durch die zwei hölzernen Burgtore von 1216 gesperrt. 1942 muss auch der neu gebaute Polenweg mit einer Panzersperre gesichert werden. Und in der Stahlspinne-Sperre der 1984 gebauten Autobahn würden auch modernste Panzer stecken bleiben.

Der Lehrpfad PORTA RHAETICA, ermöglicht durch eine Spende der Graubündner Kantonalbank, verbindet vier Baudenkmäler von nationaler Bedeutung: Burg Juvalt, Talsperre von 1216, Festung Juvalta links und Panzerhindernis von 1942. Das Ensemble wurde

2010 bis 2013 von der gemeinnützigen Kulturinstitution PRO CASTELLIS mit Unterstützung des Bundes, des Kantons und privater Stiftungen gesichert und zugänglich gemacht. PRO CASTELLIS sorgt für die Erhaltung von historischen Wehranlagen. Spenden an diese

Kulturarbeit sind in allen Kantonen steuerlich absetzbar. Beschädigung eines Baudenkmal von nationaler Bedeutung erfüllen den Straftatbestand der Sachbeschädigung nach Art. 144 StGB und werden geahndet. Weitere Informationen unter www.rhaetica.ch.

Amtsverbot: Das Besteigen des Burgfelses ist wegen der hohen Unfallgefahr mit einem Amtsverbot und Busse belegt. Der Polenweg liegt auf der privaten Parzelle 100 in einer aktiven Steinschlagzone, jede Benützung durch Dritte erfolgt auf eigene Gefahr.

Grafik: Hiltraud Geiger, Foto: C. + Z. Harnok Goldbach und Archiv Haselstein, Texte und Bildauswahl Felix Nögger