

Lägh da Cavloc

Anforderung



2h30min **Wanderkarte/n 1:50'000 268T**
Gesamtaufstieg 310m

Länge 8.3km
Gesamtabstieg 310m



Die Rundreise, die auf der Karte eher einer zerquetschten Acht ähnelt, nimmt ihren Anfang in Maloja, sozusagen auf der Passhöhe. Diese zeigt sich jedoch ebenfalls nicht so, wie Passhöhen normalerweise aussehen, aber wenige Meter östlich des Dorfes stürzt sich die Passstrasse in Schwindel erregenden Kurven Richtung Italien.

Dieser Strasse entlang wandere ich nach Süden am Rande der Plan Fedoz und näherte mich dem markanten Mota d'Orden. Kurz davor schwenke ich nach rechts und erreiche ein künstlich angelegtes Kies- und Wasserauffangbecken. Über den Staudamm wechsle ich die Talseite und ziehe parallel zum Bett der Orlegna dem Wasser entgegen.

Der Weg zieht in einem weiten Bogen in die schmale Kerbe eines kleinen Baches und erklimmt dann die Höhe Zocheta, aber ich zweige bei Pt. 1877 ab und gelange an einer felsigen Fluh vorbei den malerisch gelegenen Lägh da Cavloc im Val Forno. Seine seltsame Form ist durch die Topografie gegeben, und der schmale Pfad hat manchmal Mühe, dem Ufer zu folgen.

Auf der gegenüberliegenden Seite steht ein kleines Restaurant, genau an der richtigen Stelle für einen traumhaften Ausblick während der Verpflegung im Cavloggio. Gleich daneben zweigt mein Weg nach rechts ab und folgt dem dem kleinen Bach, der den Seespiegel reguliert. Die Orlegna steil unter mir rauscht in einer engen Schlucht, während ich auf einem Stück ausgebauter Alpstrasse hinüber ziehe auf die andere Seite des Bosch de la Furcela.

In weiten Kehren kehre ich auf den Weg zurück, denn ich vor kurzer Zeit schon einmal in umgekehrter Richtung gegangen bin. Allerdings überquere ich hier die Orlegna, um in nördlicher Richtung durch das bescheidene Wintersportgebiet nach Cad'Maté, einer kurzen Häuserzeile am oberen Dorfe von Maloja und anschliessend zum grossen Parkplatz zurück zu kehren.

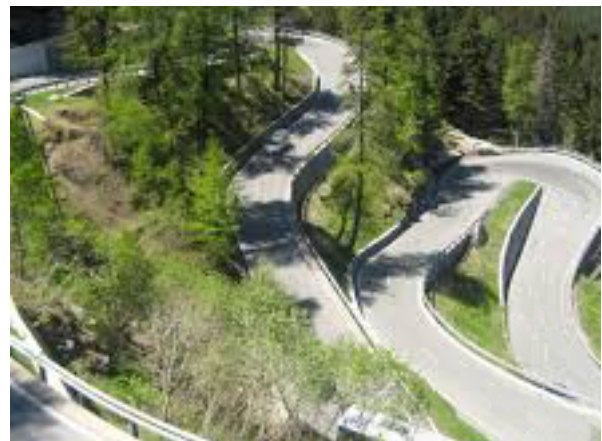
Die Bushaltestelle liegt allerdings etwa 50 Meter links davon an der Maloja-Passstrasse.

Malojapass

Der Malojapass verbindet das Engadin mit dem Bergell und führt über die Wasserscheide zwischen Donau und Po. Dieser Übergang genoss schon vor Jahrhunderten eine grosse Bedeutung für den Personen- und Warenverkehr, und das ist bis heute nicht anders.

Die Eigenheit dieses Passes ist seine auffällige Assymmetrie. Die Steigung zur Scheitelhöhe ist auf der Nordseite kaum auszumachen, während der Süden Richtung Italien äusserst steil und abrupt abfällt. Der Höhenunterschied zum 49km entfernten Zernez beträgt lediglich 343m, aber zum 32km entfernten Chiavenna ganze 1482m. Das hat seinen Grund in der naturhistorischen Geschichte dieses Gebietes. Vor etlichen hunderttausend Jahren bezog der Inn sein Wasser auch aus den obersten Seitentälern des Val Bregaglia, denn das Engadin reichte noch viel weiter nach Südwesten. Die wildere Mera mit wesentlich stärkerem Gefälle vertiefte und verlängerte ihr Tal aber durch rückschreitende Erosion und zwang dadurch die Orlegna und die Albigna, ihr Wasser Richtung Comersee zu lenken.

Der erste Saumweg wurde von den Römern angelegt. Ob er auch mit Karren zu befahren war, ist umstritten. Dieser Weg verfiel jedoch zunehmend, obwohl man ihn



Lägh da Cavloc

immer wieder reparierte und wohl auch ausbaute. Im Mittelalter schief der Verkehr ein, wenn auch der Pfad weiterhin begangen wurde. Erst mit dem Beginn der Neuzeit, etwa im 15. Jhd, entstand ein neuer, welcher zumeist der durch die Römer festgelegten Route folgte.

In der Zeit darauf löste der Maloja den bis dahin bedeutenderen Septimer ab, und 1776 entstand eine kleine Strasse. Richard la Nicca errichtete in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die moderne Malojastrasse mit 22 Kurven, davon 13 Haarnadeln. Die Fortsetzung bis zur Landesgrenze musste aber bis 1859 warten.

Schon nach wenigen Jahrzehnten wurden auf dieser Strasse monatlich bis zu 12'000 Pferde gezählt. Darunter waren auch regelmässig fahrende Postkutschen, die zweimal wöchentlich von Samedan nach Chiavenna pendelten. Das erste Postauto, ein Saurer mit 40 PS, versah diesen Dienst ab 1922 auf dem damals üblichen Kiesbelag. Gleichzeitig wurde auch an der Möglichkeit einer Bahnverbindung gebastelt, ein Profit konnte jedoch nicht voraus gesehen werden.

