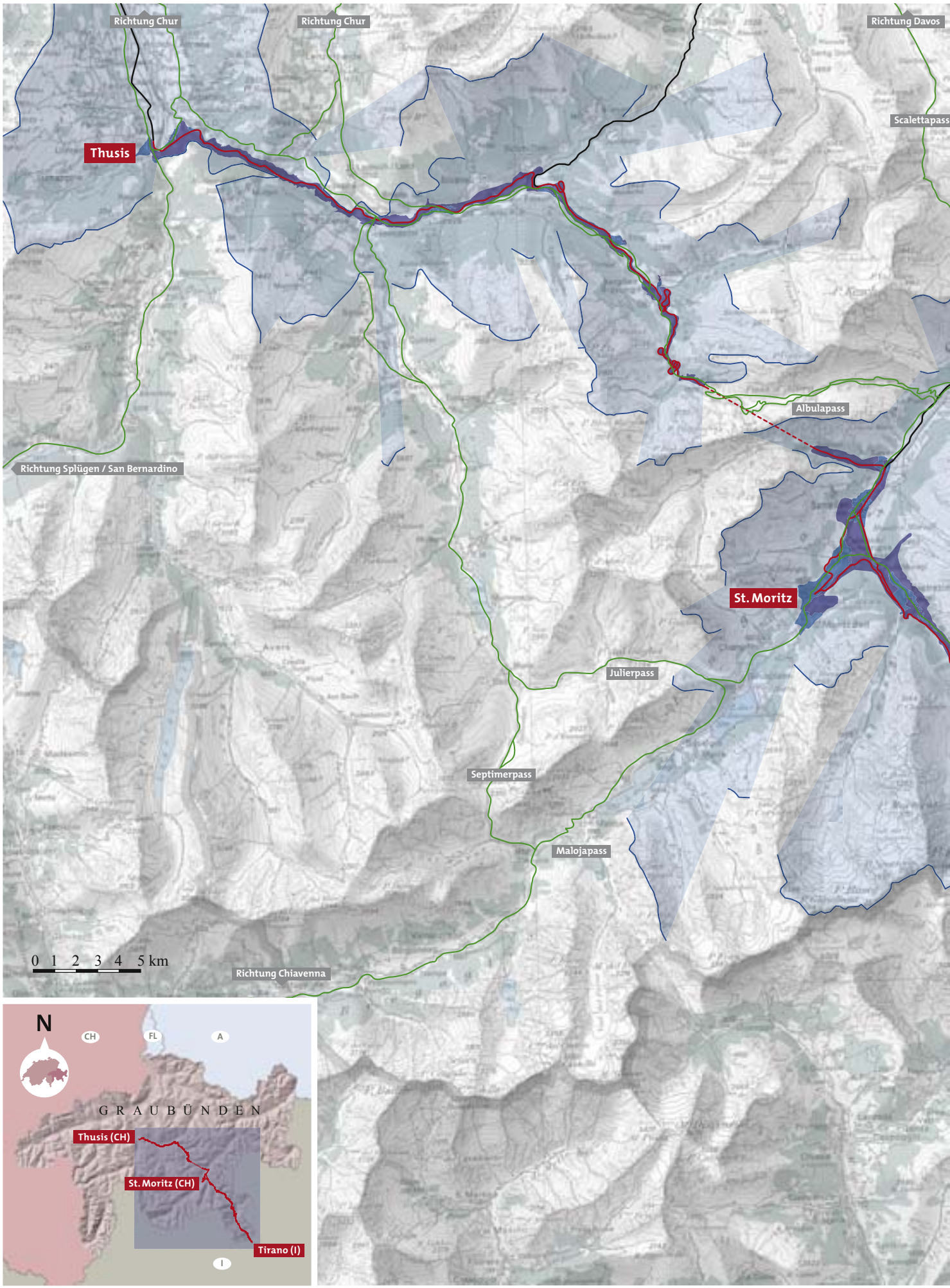
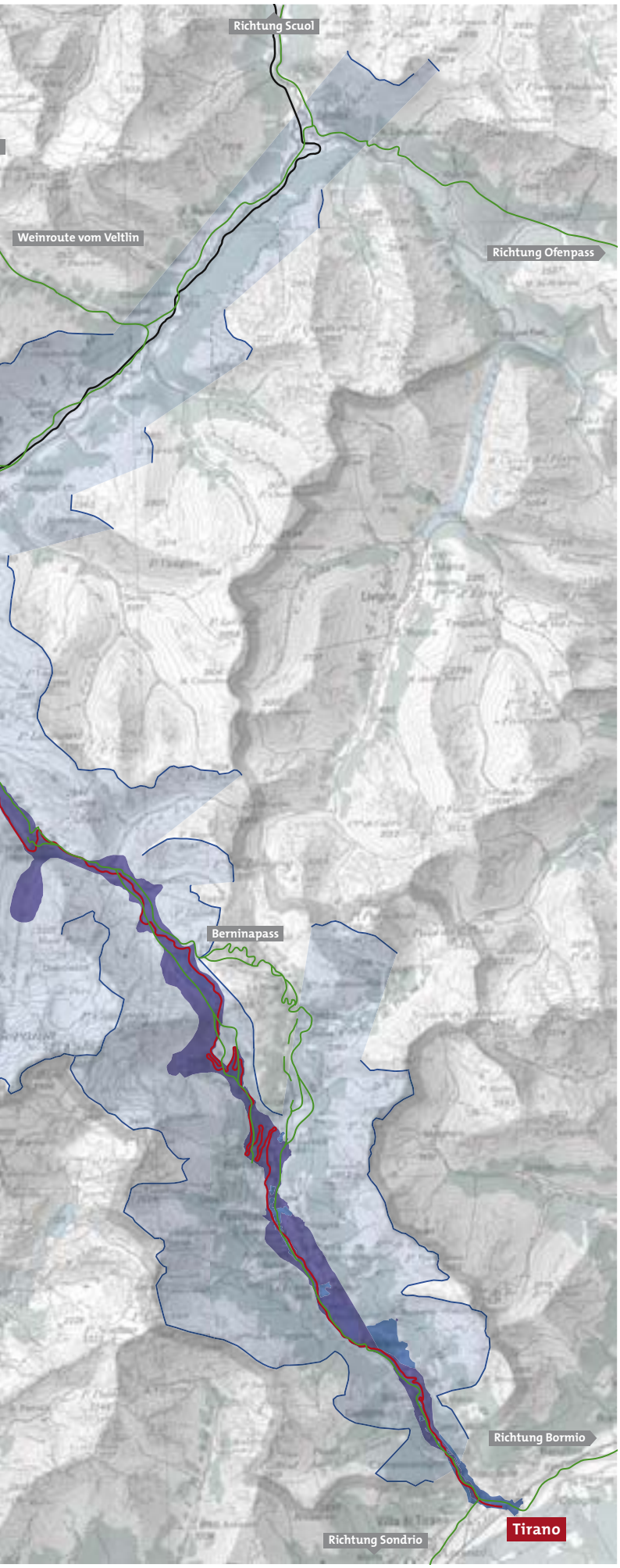

Richtung Chur
Richtung Chur
Richtung Davos
Scalettapass
Thusis
Albulapass
Richtung Splügen / San Bernardino
St. Moritz
Julierpass
Septimerpass
Malojapass
0 1 2 3 4 5 km
Richtung Chiavenna
N
CH
FL
A
GRAUBÜNDEN
Thusis (CH)
St. Moritz (CH)
Tirano (I)
I



Historische Verkehrswege

Historische Wegführung

Wichtige Pässe und Verbindungen

Kernzone

Kernzone mit Bahn und Kulturlandschaft

Pufferzone

Pufferzone im Nahbereich

Pufferzone im Fernbereich

Horizontlinie

Übrige Inhalte

Andere Strecken der Rhätischen Bahn

Quellen:
Basiskarte: PK 200’000 swisstopo, Wabern
Geodaten: Amt für Raumentwicklung Graubünden
Thematische Angaben: Hansjürg Gredig
Grafik: Süsskind, SGD, Chur
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BM062220)

2.b.3 Auf dem schnellsten Weg nach Venedig: Historische Verkehrswege im Raum Albula/Bernina

Die historische Albula/Bernina-Route führte – anders als die Bahnlinie – nicht über Thusis, sondern von Chur über die Lenzerheide nach Tiefencastel oder direkt nach Filisur. Der weitere Weg über den Albulapass ins Engadin und über den Berninapass nach Tirano folgte einem ähnlichen Verlauf wie später die Bahnlinie, allerdings mit Abweichungen (Albulapass, Berninasüdseite). Besonders nach dem Beginn der Bündner Herrschaft im Veltlin (1512) schätzte man die Albula/Bernina-Route als kürzeste Verbindung von Nordbünden in die Untertanenlande und nach Venedig. Weghistorisch erwähnenswert sind der Bau eines Weges durch den Bergünerstein (1696) sowie die wechselnden Routen auf der Südseite des Berninapasses. Der Bau der Passstrassen für Pferdekutschen im 19. Jahrhundert ordnete das Verkehrswesen neu, und wenige Jahrzehnte später brachte der Bahnbau wieder eine grundlegende Verkehrsverlagerung.

Der Bergünerstein – «so fällt ihn Schrecken und Schauer an»

In römischer Zeit gehörten die Verkehrswege über die Pässe Julier und Septimer sowie Splügen und San Bernardino zu den wichtigen Verbindungen zwischen Süddeutschland und Norditalien. Karrenspuren im Fels am Julierpass zeugen davon, dass für den Warentransport Wagen eingesetzt wurden. Im Mittelalter war der Septimerpass einer der bedeutendsten Alpenübergänge für die Säumer, die den Warentransport besorgten, wie auch für Reisende und Pilger. Die Albularoute dagegen wird erst im Hochmittelalter urkundlich erwähnt. Damals liess der Bischof Berthold von Chur in Guardaval bei Madulain, an der Einmündung des Albulaweges ins Engadin eine Zollstelle errichten. Gelegentlich benutzte man den Albulapass auch als Ersatzroute, wenn der Septimer aus irgendeinem Grund nicht passierbar war. Ihre beste Zeit erlebte die Albula/Bernina-Route im 16. Jahrhundert, als Frankreich ein Postsystem zwischen Chur und Aprica aufbaute mit den Etappenorten Lantsch, Bergün/Bravuogn, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Poschiavo und Tirano. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts verlor der Weg seine Transitfunktion aber schlagartig mit dem Bau der San Marco-Strasse zwischen Morbegno im Veltlin und Bergamo. Die heutige Verbindung von Thusis durch die Schinschlucht nach Tiefencastel kam erst mit dem Strassen- und Bahnbau im 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts zustande. Bis dahin führte die Albularoute von Chur über die Lenzerheide nach Lantsch, Filisur und Bergün/Bravuogn. Wer den Zugang von Thusis her wählte, musste auf der rechten Flussseite die steile Felswand «Moir» queren, um nach Tiefencastel zu gelangen. In Tiefencastel, das um 840 erstmals als «Castellum Impitinis» erwähnt wird, kreuzte der Albulaweg die Julier/Septimer-Route. Das grösste Hindernis zwischen Tiefencastel und Bergün/Bravuogn bildete eine senkrechte Felswand, «Crap» oder «Bergünerstein» genannt, welche die Reisenden und Säumer zu einer mühsamen Umgehung zwang. Um 1600 fassten die Bergüner deshalb den Beschluss, einen Weg durch den Felsen zu sprengen. Das gewagte Unternehmen kam aber erst 1696 zur Ausführung. Dabei wurde erstmals Sprengpulver in grösserem Ausmass für den Strassenbau eingesetzt. Der bequeme,

Albulapass > Steilaufstieg unterhalb des «Val digl Diavel» (Tal des Teufels), wo mehrmals neue Wege angelegt wurden.
H.J. Gredig

Berninapass > Während Jahrhunderten führten Säumer Wein aus dem Veltlin über den Berninapass nach Norden. Aufnahme um 1900.
unbekannt

sanft ansteigende, aber am Abgrund verlaufende Weg durch den Bergünerstein versetzte die Reisenden während anderthalb Jahrhunderten in Staunen. In der «Schweitzer Geographie» von 1770 hiess es: «[…] linker Hand hat man einen perpendicularen Felsen, und rechter Hand eine feste Mauer, da meint der Reisende, er wandle auf einer schönen ebenen Strasse, wenn er aber auf die Mauer steht, so fällt ihn Schrecken und Schauer an». Unterhalb der Passhöhe gerieten die Säumer und Reisenden im «Val digl Diavel», dem Tal des Teufels, in ein fast unpassierbares Geröllfeld, das für den Reiseschriftsteller David Cranz aussah «wie das alte Chaos». Weniger Probleme boten der Abstieg nach La Punt und die Fortsetzung des Weges in Richtung Berninapass.

Wein, Salz und Korn

Im 16. Jahrhundert war der Berninapass Teil der häufig frequentierten Verbindung von Chur über das Engadin nach Tirano. Der Verkehr zwischen den beiden befreundeten Staaten Venedig und Frankreich konnte sich über das Territorium der «neutralen» Eidgenossenschaft und des Dreibündenstaates abwickeln und brauchte nicht mailändische Gebiete zu berühren. Prähistorische Funde und römische Münzen aus der Zeit von Claudius, Marc Aurel und Philippus zeigen jedoch, dass der Pass schon viel früher und vermutlich ständig begangen worden war. Darauf lassen auch die seit dem 15. Jahrhundert abgebauten Silbergruben am Berninapass schliessen. Als Handelsweg stand der Berninapass bis um 1500 aber etwas im Schatten der Verbindungen über Bormio (Passo di Fraele und Passo di Foscagno) sowie derjenigen über den Murettopass zwischen der Val Malenco und Maloja.
1452 ist erstmals die Rede von Weinausfuhr aus dem Veltin über den Berninapass. Der Herzog von Mailand, Francesco Sforza Visconti, bestätigte den Männern von Poschiavo das Recht, alljährlich 80 Wagenladungen Wein aus seinem Gebiet auszuführen und zollfrei nach Poschiavo einzuführen. Tirano war das regionale Zentrum des Weinbaus und die Veltliner-Säumerei, der Transport von Wein mit Maultieren oder Pferden vom Veltlin nach Graubünden, liess den Berninapass im Herbst und Winter zu einer eigentlichen Weinstrasse werden. Die wertvolle Fracht führten die Weinsäumer vom Engadin über den Scalettapass nach Davos und über das Schlappiner Joch weiter ins Montafon.
Aus einer «Taxenregelung» der Oberengadiner Gerichtsgemeinde von 1734 geht hervor, welche Güter über den Albulapass befördert wurden. Neben Wein, Korn, Salz waren dies auch Reis, Eisen und Kleinwaren. Wichtigstes Transportgut dürfte neben dem Wein das Salz gewesen sein. Dieses stammte aus der tirolischen Saline Hall unterhalb Innsbrucks. Im 16. und 17. Jahrhundert gelangten die Salztransporte über den Albula teilweise nicht nur bis nach Bergün/Bravuogn, sondern gar nach Nordbünden und in die Ostschweiz.
Am Berninapass ging es immer wieder um die Frage nach der besten Routenwahl. Das Gelände erlaubte auf der Südseite zwei Varianten: über Cavaglia, wo später die Bahnlinie angelegt wurde, oder über die Val Laguné, wo heute die Passstrasse durchführt. Beide Wege waren abwechselnd oder auch gleichzeitig in Gebrauch, und die Vorliebe für den einen oder anderen Weg scheint öfters gewechselt zu haben. 1522 beschlossen die Puschlaver, die «strada regalis» über Cavaglia auszubauen. Die Händler durften die alte Strasse nicht mehr benutzen. Rund 200 Jahre lang blieb dieser etwas kürzere Weg die Hauptroute. Ein schweres Lawinenunglück im steilen Val Pila im Jahre 1729 führte dazu,

Berninapass > Lago Bianco und Bernina-Hospiz von Osten. Kolorierte Aquatinta von Johan Rudolf Dikenmann, um 1880.
Rätisches Museum, Chur

Albulapass > Passstrasse. Lithographie von Albert Benninger, vor 1882.
Rätisches Museum, Chur

Mit der Eröffnung der Albulabahn 1903 ging das Postkutschenalter zu Ende.
Rätisches Museum, Chur

dass man den Weg wieder in die weniger gefährliche Val Laguné verlegte. Das hinderte die Puschlaver aber nicht daran, auch den Weg über Cavaglia wieder auszubauen, wie aus einem Reisebericht von 1830 hervorgeht: «Nördlich vom Lago Bianco trennen sich zwei nach dem Puschlav führende Wege. Der westliche zieht sich längs dem See nach dem Bergdörflein Cavaglia. Er ist der ältere und kürzere, seit einigen Jahren für kleine Wagen brauchbar, aber während der Lawinenzeit gefährlich. Der andere windet sich beim Engadinischen Lago Nero südöstlich nach der Scheidecke beim Kreuz (à la Croce). Er ist länger, aber sicherer als der erste, auch für Saumrosse gebahnt».

Der Bau der Passstrassen

Der Streit um die Linienführung ging auch weiter, als man die Planung einer Fahrstrasse an die Hand nahm. Im 19. Jahrhundert machte sich der junge Kanton Graubünden daran, ein Netz von genormten Strassen von 5 – 6 m Breite, so genannten Kunststrassen, zu erstellen. Sie ersetzten die schmalen, holprigen Saumwege, und wurden statt mit Lasttieren be*gangen* mit Postkutschen be*fahren*. Den Anfang machte die Untere oder Italienische Strasse (1818 – 1823), die von Chur über die Pässe Splügen und San Bernardino führte, und 1820 – 1840 folgte die Obere Strasse über den Julier- und Malojapass ins Bergell. 1842 wurde mit dem ersten Abschnitt der Kunststrasse über den Berninapass begonnen, 1865 das letzte Teilstück zwischen Poschiavo und Campocologno im untersten Talabschnitt vollendet.

Inzwischen waren auch die Arbeiten auf der Albulastrecke zwischen Tiefencastel und Bergün/Bravuogn aufgenommen worden, und 1864 – 1866 kam der Albulapass zu seiner Strasse. Die 23 km lange und 4.2 m breite Passstrecke zwischen Bergün/Bravuogn und La Punt kostete CHF 350’000.–.

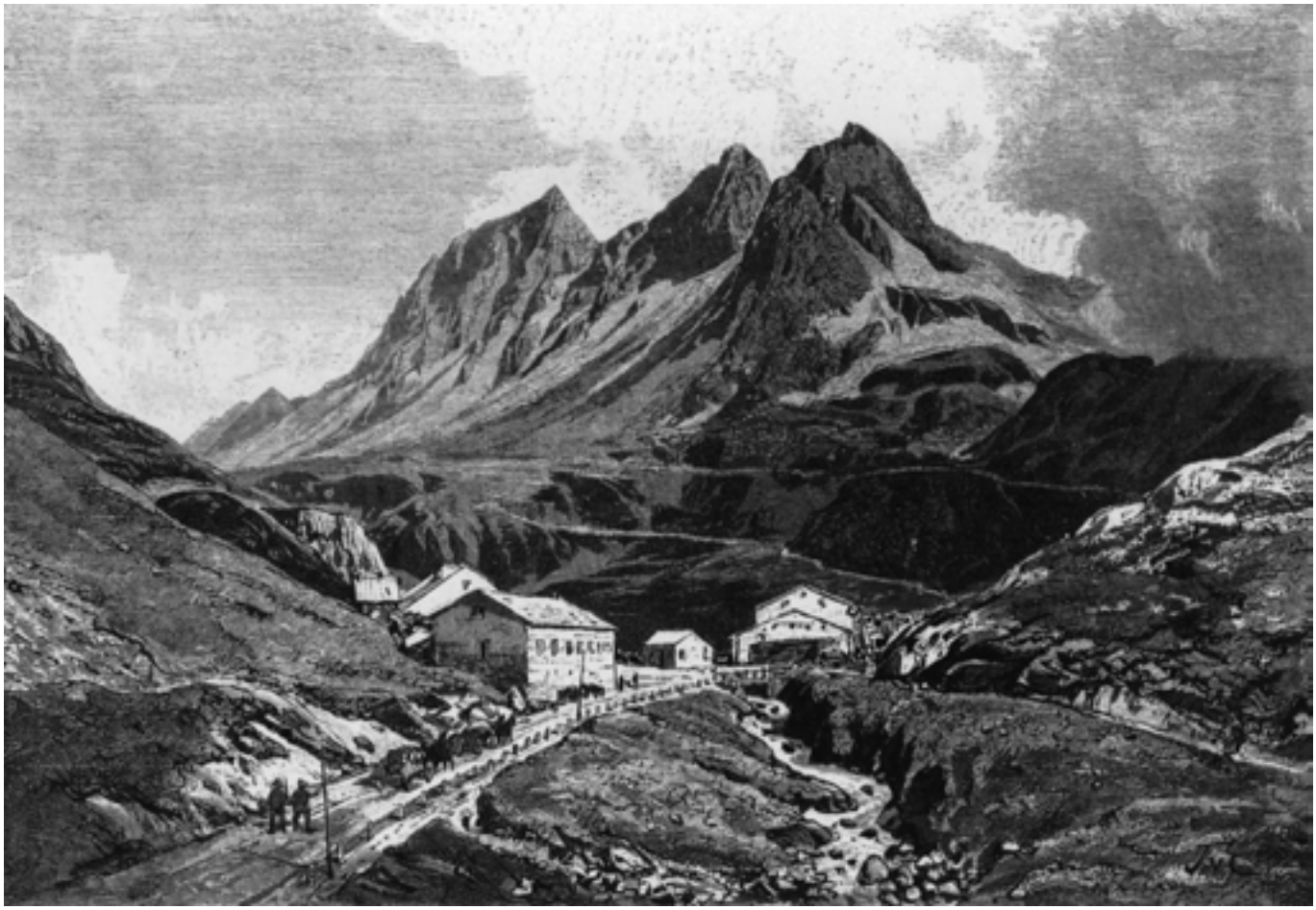
Der Bau der Kunststrassen veränderte das Verkehrswesen grundlegend. Faktisch wurde damit die Jahrhunderte alte Säumerei mit ihrer genossenschaftlichen Transportorganisation abgeschafft, im Gegenzug verzeichnete der Postverkehr einen markanten Aufschwung. Von Chur bis Bergün/Bravuogn verkehrten die eidgenössischen Postkutschen vierspännig, über den Pass bis Samedan fünfspännig; die konzessionierte Post-Fuhrhalterei Samedan besass um 1900 150 Pferde. Der Winterbetrieb funktionierte mit Schlitten. Die Postkutschen brachten zahlreiche Berühmtheiten über den Albula- und Berninapass: Giosuè Carducci, Emile Zola und auch der Vizekönig von Indien, Lord Curzon trugen sich ins Gästebuch des Ospizio del Bernina ein.

Die Eröffnung der Albulallinie 1903 setzte dem Postkutschenzeitalter ein abruptes Ende. Nach der Betriebsaufnahme der Bahn blieben die Albula- und die Berninastrasse im Winter geschlossen. Erst der vom Engadin gegen den Berninapass vordrängende Skitourismus brachte 1965 wieder eine ganzjährige Öffnung der Berninastrasse.

Gefahrvolles Reisen

Das Reisen in der Vor-Postkutschen-Zeit war alles andere als bequem. Die Klagen über die schlechten Wegverhältnisse ziehen sich wie ein roter Faden durch die Verkehrsgeschichte. Oftmals waren die Reisenden nicht an die Strapazen, an Kälte und Schnee gewöhnt.

Die Albula/Bernina-Route galt noch im 17. Jahrhundert als wichtig für den Transit zwischen Italien und den bündnerischen und deutschen Handelszentren, die Klagen über den schlechten Wegzustand hielten aber an. Der Weg sei beschwerlich und gefährlich, jäh und rau, so der



Albulapass > Das Gasthaus am Crap Alv bot den Reisenden Unterkunft. Xylographie von Themistocles von Eckenbrecher und Adolf Closs, um 1865.
Rätisches Museum, Chur

Albulapass > Das Hospizgebäude wurde erst mit dem Bau der Passstrasse 1871 erstellt. Aquatinta, anonym, um 1870.
Rätisches Museum, Chur

Poschiavo > Ein Säumer auf dem Weg nach Norden. Stahlstich von Ludwig Rohbock und Georg Michael, vor 1861.
Rätisches Museum, Chur

allgemeine Tenor. Von den vielen überlieferten Lawinenunglücken erlangte jenes vom Januar 1741 tragische Berühmtheit, bei dem eine Säumerkolonne auf dem Rückweg von der Albulapasshöhe von der Scunflolawine überrascht wurde und neun ihrer Männer verlor.
Ein Problem waren die fehlenden Schutzhütten. Im Gegensatz zum Septimer, wo schon für das 12. Jahrhundert ein Hospiz nachgewiesen ist, gab es auf dem Berninapass erst seit 1519 eine Notunterkunft. Auf der Nordseite des Albulapasses baute man 1654 ein Gasthaus am Crap Alv, während auf der Passhöhe erst 1817 die erste bescheidene Unterkunft errichtet wurde; ein eigentliches Hospizgebäude wurde hier sogar erst mit dem Bau der Passstrasse 1871 erstellt.
Auf dem Berninapass bot die Schutzhütte auch Platz für zehn Pferde. Die wichtigere Unterkunftsmöglichkeit bestand aber bei «Bernina Häuser» auf der Nordseite des Passes: eine kleine, ganzjährig bewohnte Siedlung mit Platz für 25 Pferde. Unterkünfte für Säumer und Pferde gab es auch in Cavaglia, oder – auf der östlichen Route – in Pisciadel, Zarera, Lereit und La Motta. Wie umfangreich der Saumverkehr auf dem Berninapass war, darauf deuten die grossen Stallungen in Tirano, Poschiavo und Pontresina hin; sie boten Platz für gegen 200 Pferde.
Der Warentransport im Winter war trotz seiner Gefährlichkeit (Lawinen) sehr beliebt, zum einen, weil man auf einen Schlitten grössere Lasten als auf ein Maultier laden konnte, zum andern, weil die einheimischen Bauern im Winter mehr Zeit für Transportdienste hatten als im Sommer, während der Heuernte. Auf dem Berninapass sorgten die beiden Anliegergemeinden Pontresina und Poschiavo dafür, dass der Weg auf ihrem Gemeindegebiet auch im Winter passierbar war. Das Bahnen eines Weges durch den Schnee übernahmen lokale Bauern, die mit Ochsen eine Schneebahn durch die Winterlandschaft stampften. 1544 verpflichtete sich die Gemeinde Chamues-ch beispielsweise, «auf ewige Zeiten den Berg über Joch Albula zu brechen (rumpere)», die Strasse gut zu unterhalten und sie mit langen Stangen genügend zu markieren. Als Entgelt durfte die Gemeinde von den Reisenden einen Weglohn einziehen: Vier Schilling für jedes Stück Grossvieh und für jeden Saum Ware (ein Saum war soviel, wie ein Saumtier, zum Beispiel ein Maultier, tragen konnte). In Poschiavo konnte jeder Gemeindebürger verpflichtet werden, an der Wiederinstandstellung von Brücken, Strassen und Kirchen mitzuwirken. Schwierigkeiten machten vor allem die Unterhaltspflichten. Die Oberengadiner Gemeinden sowie Poschiavo und Brusio verpflichteten sich 1410, den Berninaweg bis Piattamala am Ausgang des Puschlavs zu unterhalten.

Historische Wege in der Landschaft

Im Gelände sind die Zeugen früherer Verkehrsbeziehungen noch verschiedentlich sichtbar, häufig werden sie aber durch moderne Flurwege oder Strassen überlagert wie etwa zwischen Tiefencastel und Filisur. Am Weg über den Pentsch, der Umgehungslinie über den Bergünerstein, weist eine Inschrift mit der Jahreszahl 1688 darauf hin, dass dieser Weg kurz vor der Sprengung des Felsenweges am Crap nochmals verbessert worden war. Auf dem Albulapass sind noch zahlreiche historische Wegreste sichtbar, meist als so genannte Hohlwege (Vertiefungen im Gelände), die durch das Begehen mit Saumtieren entstanden sind. Auf der Strecke von La Punt bis zur Berninapasshöhe stösst man mit Ausnahme eines gepflästerten Abschnittes bei Morteratsch kaum auf traditionellen Wegbau. Das Gelände bietet hier kaum topografische Schwierigkeiten und erforderte keine aufwändigen Weganlagen.

Albulapass > Hohlwege als Zeugen des Saumverkehrs oberhalb La Punt.
H.J. Gredig

Berninapass > Der ehemalige Saumweg im Val Pila ist heute ein beliebter Wanderweg.
H.J. Gredig

Anders auf der Südseite des Berninapasses: Bei der östlichen Variante unterhalb La Rösa und im Bosch da la Turiglia ist der historische Weg gepflästert, und an mehreren Stellen (La Motta oder Lereit) wird er von Trockenmauern gesäumt. Noch ausgeprägter sind die historischen Wegabschnitte beim westlichen Weg über Cavaglia, zu erwähnen ist insbesondere der vier Meter breite gepflästerte Weg zwischen Cavaglia und Cadera, der in eine schnurgerade Gasse mit beidseitigen Trockenmauern übergeht.
Nicht nur die Saumwege, sondern auch die jüngere Weggeneration, die Strasse aus dem 19. Jahrhundert, haben – besonders auf dem Berninapass – viel von ihrer traditionellen Bausubstanz verloren. Der grosse Verkehr hat zu einem massiven Ausbau der Strasse geführt. Geringer sind die Eingriffe am Albulapass, vor allem deshalb, weil die Strasse im Gegensatz zum stark ausgebauten Julierpass eine Nebenlinie ist, die im Winter geschlossen bleibt.