Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 38 (1996)

Artikel: Verkehrswege durch den Bergünerstein

Autor: Gredig-Steinmann, Hansjürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-550261

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verkehrswege durch den Bergünerstein

von Hansjürg Gredig-Steinmann

Redaktionelle Vorbemerkung

Nach den Angaben von Eugen Durnwalders «Kleinem Repertorium der Bündner Geschichte» gelang im Jahr 1695, vor dreihundert Jahren, der Durchbruch des Bergünersteins. Hansjürg Gredig würdigt in seinem Beitrag die Schwierigkeiten und die Bedeutung dieser und späterer Strassenbauleistungen in diesem wichtigen Verkehrsabschnitt aus historischer Sicht. Der Verfasser, von Beruf Historiker und Geograph, schöpft dabei als regionaler Mitarbeiter des Projekts «Inventar historischer Verkehrswege Schweiz» (IVS) aus reichen Quellen und hoher Sachkenntnis. Dabei gelangt er zur Korrektur von Durnwalders Jahresangabe: der Durchbruch erfolgte erst 1696. Die Arbeit des IVS steht unter der Leitung der Berner Professoren Klaus Aerni und Heinz Herzig und erfolgt im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft. Zentrales Anliegen dieses Projektes ist die möglichst umfassende Sichtung der historischen Verkehrswege und damit die Möglichkeit, die geschichtlichen Zeugen im Falle ihrer Gefährdung zu schonen oder zu schützen.

P. M.

Am 8. Juli 1992 traf sich auf der Albulastrasse eine hochrangige Delegation zu einer Begehung zwischen Bellaluna und dem Bergünerstein oder Crap. Vertreten waren die Bündner Regierung, der Oberingenieur des Tiefbauamtes, Direktoren des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und des Eidgenössischen Forstinspektorates sowie des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Der Grund für dieses Gipfeltreffen: der Ausbau der Albulastrasse von 1855/58.

Nachdem 1985 - 1990 bereits das Teilstück Filisur bis Bellaluna ausgebaut worden war, sollte nun der Abschnitt von Bellaluna bis zum Crap erneuert und den Erfordernissen des modernen Verkehrs angepasst werden. Über das Wie der zweiten Sanierungsetappe hatten die anwesenden Herren nun einen Konsens zu finden. Keine leichte Aufgabe, galt es doch, die Interessen des Denkmalschutzes, des Landschaftsschutzes sowie Fragen der Verkehrssicherheit und der Verkehrspolitik unter einen Hut zu bringen.

Werfen wir einen Blick auf die Geschichte des Passes und seiner Schlüsselstelle, dem Bergünerstein.

Vor genau 300 Jahren, am 3. März 1696, verpflichteten sich die beiden Steinhauer Peter Zur und Peter Taescher aus Thusis für ein kühnes Unternehmen: Sie sollten innerhalb von zwei Jahren einen Weg durch die furchterregende Wand des Bergünersteins sprengen. So jedenfalls verlangte es der Vertrag, den die beiden Meister mit den Gemeinden Filisur und Bergün eingegangen waren. In dieser kurzen Zeit mussten sie den oft beklagten, «bösen Stutz nach Pentsch hinauf» und die grosse Gegensteigung zwischen

Bergün und Bellaluna durch einen direkteren, weniger beschwerlichen Weg ersetzen. Ihre Aufgabe war es, einen «guten und dauerhaften Weg durch den Crap hinaus zu erstellen, so tief als möglich und nicht zu steil, bequem und mit einem Gefälle nur so wie eine Kegelkugel ganz langsam hinunterrollen würde oder ein Wässerlein hinunterfliessen. Der Weg soll so breit und hoch sein, dass man mit einem Heufuder passieren könne oder mit einem mit 6 Lägeln beladenen Saumross. Wo Felsen seien, müsse auf der untern Seite ein Mäuerchen von einem halben Klafter (90 cm) Höhe und anderthalb Schuh (45 cm) Breite erstellt werden. Für ihre Arbeit sollte ihnen der Betrag von 3330 fl.- in Raten ausbezahlt werden, und zwar durch Landamman Gubert von Salis, dem man die Podestatereien verkauft habe.» (Cloetta Gian Gianett, Bergün-Bravuogn, Thusis 1954, S. 98).

Das Vorhaben gelang – wohl nicht zuletzt wegen des Sprengpulvers, welches in Graubünden erstmals in grösserem Umfang für den Strassenbau eingesetzt worden sein soll. Für die Säumer auf der Albularoute und für den lokalen Verkehr bedeutete dies eine ungemeine Erleichterung.

Der Bergünerstein als Teil der Albularoute

Der Bergünerstein ist Teil der Albularoute, seine Geschichte nicht von derjenigen des Passes zu trennen. Aus diesem Grund beschränke ich mich nicht allein auf die Schlüsselstelle am Crap, sondern gehe auf die Geschichte der ganzen Passroute ein.

Die Bündner Pässe hatten für den Waren- und Personenverkehr im europäischen Raum immer eine beträchtliche Bedeutung. Als wichtigste Transitroute sind in römischer und mittelalterlicher Zeit Septimer und Julier einerseits, Splügen und San Bernardino andererseits zu nennen. Schon früher belegt und anscheinend recht beliebt war auch der Lukmanier. Der Albula unterscheidet sich von diesen Pässen dadurch, dass er zuerst ins Engadin, also nicht direkt auf die Alpensüdseite führt. Als innerbündnerischer Pass ist er am ehesten mit dem Flüela- oder Scalettapass vergleichbar.

Der erste konkrete Hinweis auf einen Passverkehr über den Albula stammt von 1227, also aus dem Spätmittelalter. Damals liess der Bischof Berthold von Chur in Guardaval bei Madulain, an der Einmündung des Albulaweges ins Engadin, eine Zollstelle errichten. Es scheint also, dass erst im Hochmittelalter ein Weg über den Albula gebaut wurde. Damit verkürzte sich der Weg von Nordbünden ins Engadin und ins Veltlin beträchtlich – über den Julier war er zwischen Lantsch/Lenz und Zuoz fast 24 km länger! Seine Direktheit war denn auch das grösste Plus dieses Überganges, der sonst in Säumerkreisen nicht besonders gerühmt wurde: «Wär' der Albula so lang wie die Bernina, weder Hahn noch Huhn würden ihn benützen» (zitiert aus Mathieu Jon, Die Herren der Brücke. Zum Aufstieg der Familie Albertini aus La Punt 1550 – 1700. In JHGG 1988, S. 72). Tschudi schrieb 1538: «Über diesen Elbelen ist die gmein strass von Chur in Engadin zuowandern» (Margadant Silvio, Land und Leute Graubündens im Spiegel der Reiseliteratur 1492 – 1800. Zürich 1978, S. 84). Campell – ebenfalls im 16. Jahrhundert – erwähnte ihn, war aber wenig angetan von diesem Pass «welcher der Lawinen wegen nicht blos im Winter und auf der Höhe, sondern auch im Frühlinge und in den Niederungen sehr gefährlich ist» (Campell Ulrich, Zwei Bücher rätischer Geschichte. Chur 1851, S. 47).

Die häufige Lawinengefahr und das Blockfeld im Val digl Diavel begegnen dem Leser auch in späteren Reisebeschreibungen: Nach David Cranz (1723-1777) sah die Gegend des Albulapasses aus «wie das alte Chaos», die

Wagen, welche über den Pass fahren, seien «nicht viel grösser als unsere Pflüge». Hacquet schrieb 1785: «Auf der südlichen Seite auf der Anhöhe dieses Berges ist es im Winter für die Herübergehende wegen den Schneelawinen ungemein gefährlich, wo aus Mangel, dass kein Unterstand errichtet werden darf, wie oben erwähnet, viele Menschen und Pferde ums Leben Kommen; man heisst diese so nachtheilige Gegend den Teufelspass». Und Ebel berichtete in seiner «Anleitung, auf die nützlichste und angenehmste Art die Schweiz zu bereisen» von 1809/10: «Dieser Pass ist während 2 Stunden lang sehr einsam, melankolisch, und im Frühling an der Südseite wegen der Lauinen gefährlich» (Alle Zitate aus Margadant, S. 84). Anders Sererhard, den das urtümliche Chaos nicht zu stören schien: «Dieser Berg ob er schon sehr wild ist, ist wegen seines fast ebenen Durch Passes comoder zu passiren, als andere Bündnerische Berg Jöcher» (Sererhard Nicolin, Einfalte Delineation aller Gemeinden gemeiner dreyen Bünden 1742. Neuauflage 1944).

Der Winter war nicht nur für die Reisenden, sondern vor allem auch für die Ruttner mühsam. Sie hatten den Schlittweg instand zu halten, was recht schwierig und kostspielig war. Ihren Lohn erhielten sie von den Säumern. 1654 wurde für die Ruttner das Haus Crap Alv errichtet (sonst fand sich auf der ganzen Strecke kein bewohntes Haus). Als sehr aufwendige und mühsame Arbeit wird auch das «Stazern» geschildert, wenn vor dem ersten Schneefall der ganze 23 km lange Weg mit Stangen von 3-4 m Höhe versehen werden musste. Sturm und Schnee warfen die Stangen immer wieder um.

Doch mit diesen oder ähnlichen Schwierigkeiten hatte man auf jedem Pass zu kämpfen. Sie verhinderten jedenfalls nicht, dass seit dem Spätmittelalter die Warentransporte über den Albula zunahmen. So weiss man zum Beispiel, dass für den Septimer bestimmte Güter oft wegen Lawinengefahr oder schlecht organisiertem Transport auf den Albula umgeleitet wurden. In stets zunehmenden Mengen wurde Wein aus dem Veltlin nach Nordbünden transportiert. Der Bernina-Albula-Weg war somit neben dem Scaletta die klassische Weinroute für den Veltliner. Daneben gelangte auch Salz und Korn über den Albula. Ende 16. und anfangs 17. Jahrhundert stammte das Salz aus der tirolischen Saline Hall unterhalb Innsbruck. Die damaligen Salztransporte versorgten laut Mathieu nicht nur Bergün und das Landwassertal, sondern auch die Ostschweiz. Das Vieh dagegen wurde von Norden nach Süden auf die italienischen Märkte getrieben. Zu einem der wichtigsten Viehmärkte entwickelte sich Madonna di Tirano seit dem 16. Jahrhundert. Anders als beim Vieh-, Wein- und Salzhandel passten sich die Getreidetransporte der jeweiligen Marktsituation an; 1587, als das Korn im Oberengadin knapp war, führte man es von der Churer Seite ein; mehrmals importierten die Bergüner auch Getreide aus dem Vintschgau oder aus dem Unterengadin über den Albula (Mathieu, S. 72 f.).

Der Bergbau im Albulagebiet

Neben dem vorwiegend innerbündnerischen Warentransit spielte auch der Bergbau eine grosse Rolle im Albulagebiet. Möglicherweise wurde hier schon in der Antike Bergbau betrieben. Die vorhandenen Quellen lassen vor allem zwei wichtige Phasen unterscheiden: der alte Bergbau vom ausgehenden 15. Jahrhundert bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts sowie der neue Bergbau im 19. Jahrhundert. Im Landwassergebiet wurde während der österreichischen Herrschaft (1477-1649) Erz abgebaut. Filisur und Bergün kamen später dazu. Die Verhüttungsanlagen in Filisur sollen aber bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts in Betrieb gewesen sein. Im 19. Jahrhundert wurden am Silberberg und

in Schmitten Blei- und Zinkerze, in Bergün Eisenerze gewonnen. Verhüttet wurde – neben Klosters und Davos/Schmelzboden – in Bellaluna bei Filisur. Filisur selber und später Bellaluna bildeten den Mittelpunkt der ganzen Bergwerksregion. Erze wurden zeitweise sogar von weit her nach Filisur zur Verhüttung transportiert. Grubenbesitzer Salis soll in den Jahren 1578/79 Erz von Buffalora am Ofenpass, vom Berninagebiet und von Sils i. E. nach Filisur gebracht haben und das gewonnene Kupfer wieder über den Albula nach Samedan und Chiavenna verfrachtet haben. Auch das Erz aus den Alpen von Alvaneu und Schmitten, vom Silberberg in Davos und sogar vom Schams liess man zu Beginn des 17. Jahrhunderts zum Schmelzen nach Filisur schaffen (Lorenz Paul, Zur Geschichte des Hochgerichtes Greifenstein. Chur 1914, S. 150ff.). Und im 19. Jahrhundert wurde das auf der Alp Tisch bei Bergün gewonnene Erz durch Bergüner und Latscher Fuhrleute nach Bellaluna geführt – immer noch auf dem 1696 aus dem Felsen gesprengten Saumweg.

Die Beschlüsse von 1600 und 1696

Aufgrund immer wiederkehrender Klagen weiss man, dass die Wege in früheren Zeiten meist in miserablem Zustand waren, und als späte «via Appia alpina» hat man sich die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Wege und Strassen schon gar nicht vorzustellen. Bei den Wegen im Albulatal war das nicht anders. Noch 1842 – also kurz vor dem Bau der Albulastrasse – schrieb Johann von Tscharner, die Strasse von Tiefencastel nach Filisur führe «bald durch Wiesen und Allmeinden, bald über verheerende Rüfen und durch dichtes Gesträuch» (Tscharner Johann Karl von, Der Kanton Graubünden historisch, statistisch und geographisch dargestellt für einheimische und fremde Reisende. Chur 1842). Ein besonderer Grund zur Klage war für die Säumer der Aufstieg von Filisur über Bellaluna nach Pentsch und wieder hinab nach Bergün. Der Warentransport war ausgesprochen mühsam. Kam dazu, dass gegen Ende des 16. Jahrhunderts eine Reihe schwieriger Jahre auftraten: Der Chronist Ardüser notierte 1585, in Bergün sei viel Vieh in einem Schneebruch umgekommen. 1590 sei zwar im allgemeinen ein gutes Jahr gewesen, «usgnommen» im Belforter Gericht: in Obervaz, Oberhalbstein, Bergün, Tiefenkasten etc., seien Korn, Erbsen und Bohnen «alles erstickt»; schon zum vierten Mal sei «so an gemelten Orten die Frücht missrathen». 1598 mangelte es in Bergün an Heu, so dass viel Vieh «Hungers verdorben» sei. Eine Hungersnot drohte. In dieser schwierigen Zeit gelangten die Säumer – meist Bürger von Filisur und Bergün – an die Gemeinden. Darauf fasste Bergün anno 1600 (!) den «kühnen Entwurf», den Crap zu durchstossen, um «den Bösen stutz von Filisur uff Bergün abzheben und den Weg dem Wasser nach Inhi zu machen» (Ardüser Hans, Rätische Chronik, Chur 1877. Nachdruck 1984, S. 520). Alles war in die Wege geleitet und der Gotteshausbund bereit, die Erhebung eines Zolles zu gestatten. 1603 wurde die Bewilligung erteilt und der Dorfmeister Pol Clo Danz sollte während 10 Jahren für 570 fl. Weggeld einziehen dürfen. Doch es kam anders. Mit den Bündner Wirren brach eine schwere und entbehrungsreiche Zeit über die Drei Bünde ein. Das kühne Projekt blieb fast ein Jahrhundert unausgeführt. Bis 1696, als die Nachbarschaften einen neuen Anlauf wagten: «Da unsere Vorfahren vor vielen Jahren, wie auch wir verschiedene Male uns vorgenommen haben, auf Ersuchen von Säumern und anderen Reisenden, die uns in diesem Falle ein Weggeld versprochen, an Stelle des alten sehr beschwerlichen und zu jeder Zeit gefährlichen Pentschwegs einen neuen Weg unter dem Wasser nach durch den Crap, so tief unten als nur möglich zu bauen» (Cloetta, S. 97).

Peter Zur und Peter Taescher, die beiden Steinhauer – oder besser Steinsprenger – erfüllten ihren Auftrag. Die Wegstücke bis zur eigentlichen Passage durch den Crap bauten gemäss Vertrag vom 25. Mai 1696 die betreffenden Gemeinden. Unterhalt und Wegzoll wurden wie folgt aufgeteilt: Den Crap selber sollten die Gemeinden gemeinsam unterhalten, wobei Bergün vier Fünftel und Filisur einen Fünftel der Arbeiten übernahm. Der Zoll, den sie erheben durften, wurde im gleichen Verhältnis aufgeteilt. Trotz anfänglicher Bedenken beteiligte sich schliesslich auch Latsch am Bau und an den Zöllen. Die Zollbewilligung wurde immer wieder erneuert, etwa 1710 und 1759, und so blieb es bis zum Zusammenschluss der Drei Bünde 1799 zum Kanton Graubünden. Den Einzug des Zolls übergab die Gemeinde Jahr für Jahr im Juni in öffentlicher Versteigerung. Ende des 18. Jahrhunderts musste der Zoller in Bergün gewählt werden. Zollhaus war das unterste Haus gegen La Punt da Legs-cha, das Haus mit der Unterführung.

Selbstverständlich musste für den Weg durch den Bergünerstein bezahlt werden , wie die (gekürzte) Übersicht aus Cloetta zeigt (S. 98).

Geladenes/ ungeladenes Pferd:	1 Blutzger
Ein Wägeli	6 Blutzger
Schlitten	5 Blutzger
Stück Vieh	1 Blutzger
«Von die Pündtnerischen Fussgänger nichts, welche aber nicht angenommene Pündtner, und anderen Frömde von jedem jedesmahl»	1 Blutzger
«Ingleichen von Frömden oder so nicht Pündter sind, von ein Pferdt jedesmahl wie von deme»	2 Blutzger

(Ein Spezialtarif für Einheimische also schon damals...)

Der Weg war fertig – ein Kunstwerk, wie Sprecher in seiner Kulturgeschichte der Drei Bünde schreibt – und er scheint auch 100 Jahre später noch in passablem Zustand gewesen zu sein: «Von Lenz über Brienz, Alvaneu-Bad, Filisur bis an den Fuss des Bergünersteins ist der Weg fahrbar. Durch den Bergünerstein geht es gäh hinauf bis zu dem Weg, der in die Felswand gebaut und mit einer Mauer versehen ist. Der Weg ist schön und fest gebaut, aber so schmal, dass man mit unseren Wagen nicht passieren könnte. Von der Felswand führt er sanft bergab in den Kessel von Bergün.» – So ein für den Österreichischen Feldmarschall Bellegarde bestimmter Bericht (Cloetta, S. 39).

Walser schrieb 1770 in der Schweitzer Geographie zum Bergünerstein: «Wann man von Filisur auf Bergün...reiset, so passiert man durch eine in einen Felsen, mit grossen

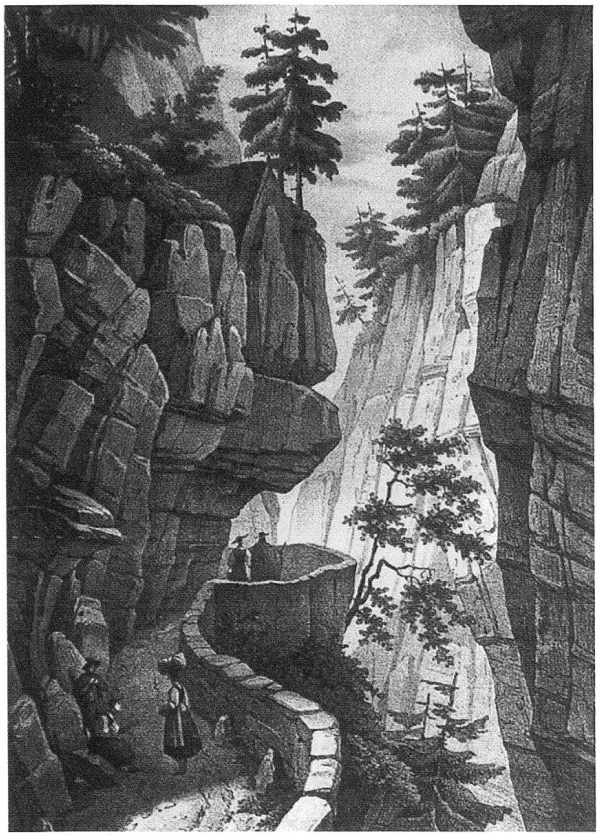

Abb. 1. Der Weg durch den Crap. (Litho Pingret/ Gaugain, Défilé de Stein, Rätisches Museum)

Kosten eingehauene, ganz sichere Landstrasse; linker Hand hat man einen perpendicularen Felsen, und rechter Hand eine feste Mauer; da meynt der Reisende, er wandle auf einer schönen ebenen Strasse; wenn er aber auf die Mauer steht, so fällt ihn Schrecken und Schauer an, er sieht etliche Kirchenthürme hoch in eine finstere tiefe Kluft zwischen zwey Bergen hinunter, und hört den Albula-Fluss in dieser förchterlichen Tiefe daher rauschen. Ehe dieser Weg in den Felsen gehauen worden, musste man einen Umweg von 2 Stunden über den Berg machen» (Margadant, S. 85).

Mit dem Galerienweg durch die senkrechten Felsen des Bergünersteins hatten Filisur und Bergün mit Latsch und Stuls zusammen bewiesen, dass durch gemeinsames Vorgehen aussergewöhnliche Leistungen möglich werden. Was aber noch nicht heisst, dass nun fortwährend gütliches Einvernehmen zwischen den Nachbarn geherrscht hätte. Aus den Urkunden der Gemeindearchive Filisur und Bergün im 17. Und 18. Jahrhundert im Staatsarchiv Graubünden ist eher auf das Gegenteil zu schliessen. Die Aufteilung des Weggeldes musste erneut geregelt werden, und die Saumfuhren über den Pass brachten die Nachbarn immer wieder vor den Richter. So wurden die Filisurer in einem Urteil von 1706 von der Bergüner «Rott» befreit, wenn sie Waren einzig für den Hausgebrauch transportierten. Über den Hausgebrauch hinaus ging, «was ein Nachbar an Wein, Salz und Korn mehr führt als auf drei Schlitten oder Wagen Platz hat». Von 1725 und 1760/61 und 1782 existieren weitere Urkunden zu diesen Auseinandersetzungen. Und wenn nicht menschliche Unzulänglichkeiten das friedliche Einvernehmen störten, zwang die unberechenbare Natur die Nachbarn, ihre Angelegenheiten gerichtlich zu regeln: 1718 wurde die noch neue Strasse durch eine Rüfe und Hochwasser der Albula zerstört: Bergün, Latsch und Filisur mussten die Strasse gemeinsam wiederherstellen, für den Unterhalt hatte allein Filisur zu sorgen.

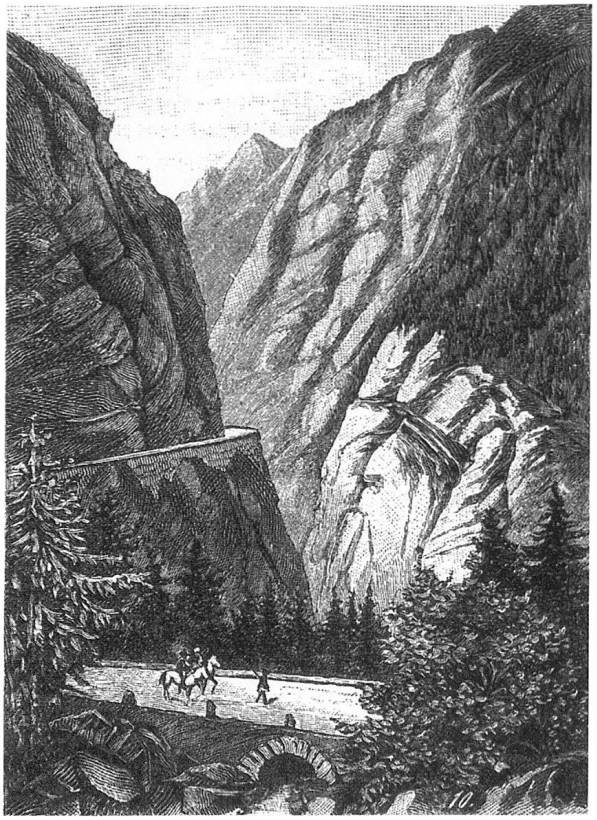

Abb 2. Der Bergünerstein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in einer Xylographie von J. Scotti (Rätisches Museum).

Ausbau nach 1800

Im 18. Jahrhundert änderte sich am bündnerischen Wegnetz wenig. Der grosse Entwicklungsschub kam anfangs des 19. Jahrhunderts: Die Italienische Strasse von Chur über Thusis, Splügen, den Splügen- und San Bernardinopass wurde 1818/23 gebaut, die Obere Strasse über die Lenzerheide und Julier - Maloja in den Jahren 1820/40. Das Postkutschenzeitalter mit den grossartigen Kunststrassen hatte begonnen. Neben den Kommerzialstrassen begann der Kanton ab Mitte des 19. Jahrhunderts, die Täler und Pässe durch Verbindungsstrassen zu erschliessen. Nach der Prättigauerstrasse (1842/60) wurden die Engadinerstrasse, die Berninastrasse und die Albulastrasse gebaut – zuerst bis Bergün, anschliessend die eigentliche Passstrasse bis La Punt. Die

Strassen über den Oberalp, den Flüela, durch den Schin, über den Ofenpass, durch das Landwasser, über den Lukmanier und in verschiedene Seitentäler folgten wenig später. Diese 3 – 6 m breiten Strassen ersetzten die ruppigen Saumwege. Für einige bisher primär nach Süden ausgerichtete Talschaften bedeutete dies eine geographische Neuorientierung, indem die Talstrassen nun die Nordausgänge ihrer engen Täler öffneten (z. B. Safien oder Avers). Der 17 km lange Abschnitt Tiefencastel bis Bergün wurde zwischen 1855 und 1857 gebaut, der Crap noch tiefer aus dem Felsen gesprengt. Der stolze Saumweg von 1696 musste einer komfortablen Strasse weichen (Solca J., Gregori L. Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780 – 1931. Chur 1932).

«Nun sah Bravuogn zum ersten Male die eidgenössische Post und hatte regelmässigen Postverkehr über Tiefencastel nach Chur» (Cloetta, S. 110). Die eidgenössische Post verkehrte nun während 35 Jahren auf der Albulastrasse, anfänglich von Tiefencastel, seit 1873 von Lenz aus. Von Chur bis Bravuogn vierspännig, von dort bis Samedan fünfspännig, wie es auch auf der Gotthardroute üblich war. Postpferde, Postillione und Wagen stellten bis 1897 die Gebrüder Romedi aus Madulain, später Johann Peter Schmidt und die Gebrüder Branger aus Filisur.

Diese für Pferdekutschen konzipierte Strassenanlage kam gesamthaft auf knapp 300 000 Franken zu stehen, wovon der Crap allein 40 000 Franken kostete. Günstig kam Bergün davon, das nur die Expropriationskosten für die Wiesen in Avalungia von 861.65 Franken zu tragen hatte.

In den Jahren 1864 – 1865 wurde ein weiteres Teilstück der Albularoute, die eigentliche Passstrasse von Bergün bis La Punt, gebaut. Die 23 km lange Strecke wurde auf 4.2 m Breite angelegt und kostete 350 000 Franken. Der Bund übernahm ein Drittel, der

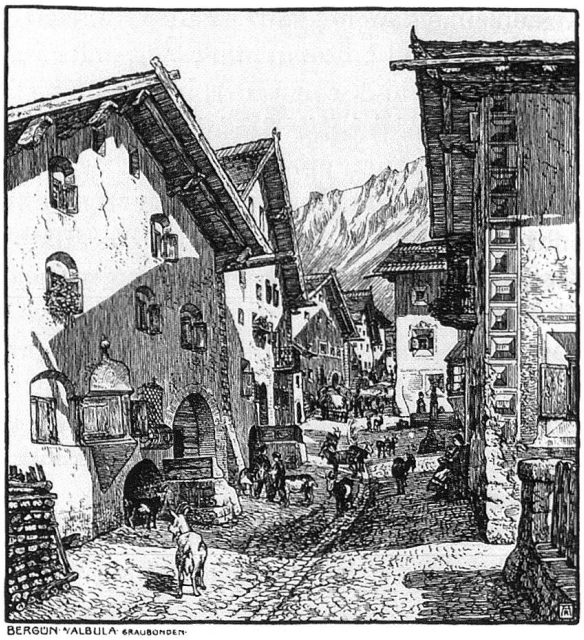

Abb 3. Bergün 1906. Kaum mehr Verkehr in Bergün nach der Eröffnung der Albulalinie. (Federlitho von Roland Anheisser, Rätisches Museum).

Kanton 60 000 Franken, die Gemeinden Bravuogn/Latsch 20 000 Franken (plus Expropriationskosten von 2853.90 Fr.), La Punt/Chamues-ch 14 000 Franken und Private 71 888 Franken (Cloetta, S. 110).

Damit führte eine bequeme Verbindung vom Albulatal bis ins Engadin. Für die Postkutschen kam aber schon bald das Ende. 1903, am 30. Juni, fuhren die letzten Wagen der Albulapost über den Berg. «Mit Rührung und mit Tränen nahm die ganze Bevölkerung Abschied von der lieb gewordenen Post» (Cloetta, S. 115).

In diesem Jahr wurde nämlich die Albulalinie, die Paradestrecke der Rhätischen Bahn, eröffnet, und gegen die Eisenbahn konnte – damals – die Strasse mit ihren Kutschen nicht konkurrieren. Auf der Strasse wurde es still – auch noch nach 1927, als das Auto offiziell zugelassen wurde. Dies änderte sich erst nach 1945: «Und heute rasen sie durchs Dorf, man möchte wohl manchem zurufen: Schnell, schnell! Du kommst sonst zu spät in den Himmel. Doch kein Mensch achtet's gross.» (Cloetta, S. 116). Cloetta schrieb dies 1954 – und heute, gut 40 Jahre

später, bemühen sich die Gemeinden Filisur und Bergün immer noch vergeblich, die Durchfahrtsgeschwindigkeit im Dorf zu senken. Auf Kantonsstrassen scheint das nicht so einfach zu sein...

Sehr bald nach dem Bau der Strasse von 1855 – 58 erfolgten am Trassee verschiedene Korrekturen und Verbreiterungen, und nach dem Hochwasser von 1888 verlegte man die Strasse zwischen Filisur und Bellaluna auf die rechte Seite der Albula. (Solca/Gregori, Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780 – 1931. Chur 1932).

1882:	Ausstellplätze Bellaluna
1885:	Strassenverbreiterung Zanèbrücke - Bellaluna
1889:	Suravabrücke - Zanè
1888:	Strassenverlegung zwischen Filisur und Bellaluna nach Hochwasser
1894:	Strassenverbreiterung im Stein bis gegen Bergün.
1897:	Strassenverlegung und neue Steinbrücke über den Tuorsbach bei Bergün
1907:	Umbau der gewölbten Strassenbrücke bei Bellaluna über Stulserbach

Im 20. Jahrhundert begnügte man sich lange Zeit vorwiegend mit kleineren Reparaturen. Am Crap wurden beispielsweise defekte Stütz- oder Brüstungsmauern durch Betonflicke ersetzt. Die Serpentinen unterhalb des Crap dagegen wurden bereits dem Autoverkehr angepasst. Der vor allem seit den 60er Jahren zunehmende Verkehr, die schnelleren Personenwagen und grösseren Lastwagen riefen nach breiterer und komfortablerer Fahrbahn, gestreckter Linienführung und höherer Sicherheit. Ende der 50er und anfangs der 60er Jahre erhielt die Strasse eine Schottertränkung, also erstmals einen Belag. In den 70er Jahren begann man mit dem Ausbau von Pro Quarta bis Filisur. 1985 – 1990 wurde der Abschnitt Filisur bis Bellaluna durchgreifend erneuert – mit einschneidenden Konsequenzen für die alte Passstrasse: Fast sämtliche Zeugen aus der Bauzeit von 1855/58, so etwa die kunstvollen Trockenstützmauern, wurden durch Blockwurfmauern und talseitige Betonmauern ersetzt. Talseits begrenzen Leitplanken die Fahrbahn.

Diese radikale Sanierung oder besser dieser Neubau brachte die kantonalen Verantwortlichen zur Überzeugung, beim weiteren Ausbau mehr Rücksicht auf den traditionellen Charakter der Passstrasse zu nehmen. Diese anlässlich der Begehung vom Juli 1992 formulierte Absicht wurde nun im Abschnitt von Bellaluna bis vor der Passage durch den Crap verwirklicht. Dank redimensionierten Kurvenradien und vermehrter Schonung der historischen Bausubstanz gelang es, die Merkmale der alten Albulastrasse zu erhalten und trotzdem den Ansprüchen des modernen Strassenverkehrs gerecht zu werden, wie die folgenden 4 Abbildungen zeigen.

Noch sichtbare Wegrelikte

Was ist von den historischen Wegen um den Crap übriggeblieben? Grob lassen sich drei Weggenerationen unterscheiden: der Alte Talweg, das Strässchen von 1696 und die Albulastrasse von 1855/58.

Der Alte Talweg zwischen Filisur und Bergün ist ungefähr ab Bellaluna auf der rechten Albulaseite leicht auffindbar. Über Farrirola führt er als eineinhalb Meter breiter Hangweg unterhalb der Bahnstation Stuls an einem bearbeiteten Felsen vorbei in Richtung Ava Lungia und Pentsch. Deutlich sichtbar und heute noch begangen ist er allerdings erst wieder oberhalb der Bahnlinie, wo er als Fussweg in der Landeskarte (1236 Savognin) eingetragen ist.

Das zwei Meter breite Trassee des Strässchens von 1696 ist erst ab dem Brücklein

Foto 1: Die Albulastrasse zwischen Bellaluna und dem Bergünerstein vor der Sanierung anfangs der 90er Jahre: Talseitig dominieren Stützmauern aus gemörteltem Bruchstein und Bündnerzaun, während bergseitig mehrheitlich Trockenmauern Hang und Strasse trennen. Man beachte die dem Gelände angepasste Linienführung und den günstigen Massenausgleich (kleine Böschungen).

Foto IVS Arne Hegland.

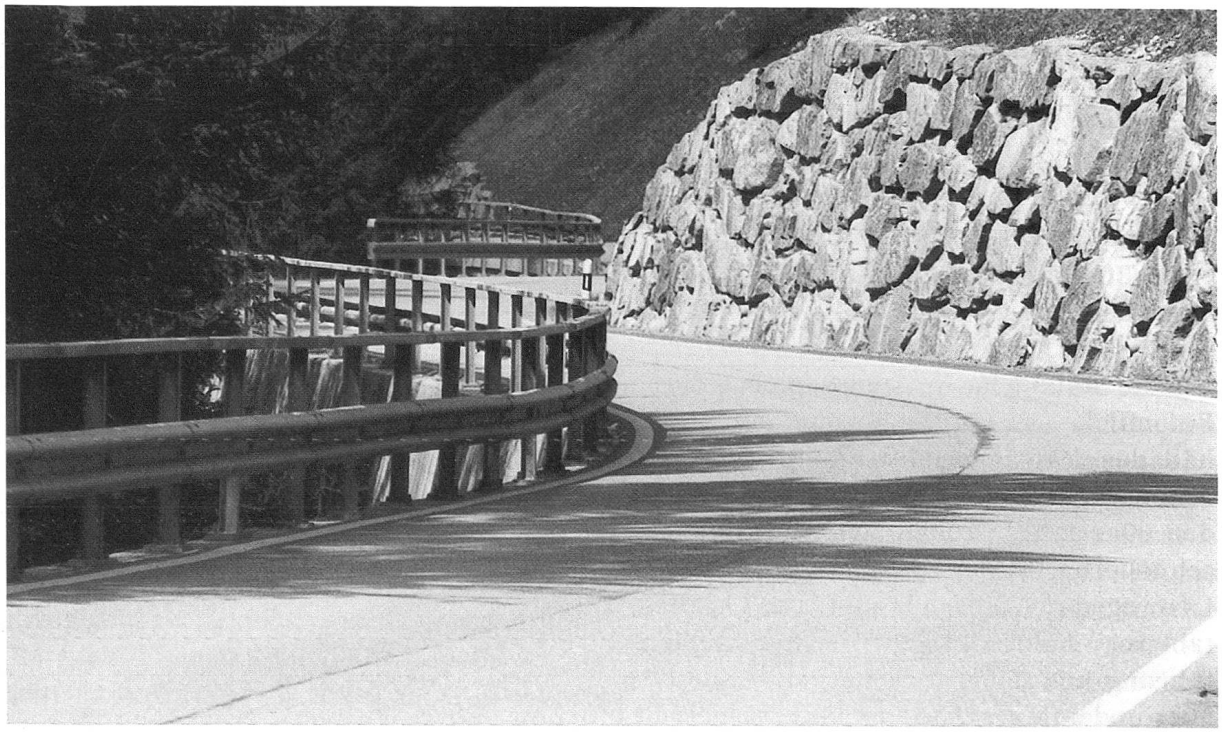

Foto 2: Das zwischen 1985 und 1990 ausgebaute Strassenstück zwischen Filisur und Bellaluna. Bergseitig überwiegen die mächtigen Blockwurfmauern und die Fahrbahn wird durch Leitplanken begrenzt.

Foto IVS Arne Hegland.

Fotos 3 und 4: Die Serpentine unterhalb des Crap vor der jüngsten Sanierung: Die von einem früheren Teilausbau stammenden Leitplanken wurden durch Brüstungsmauern ersetzt, um der Strasse möglichst ihren traditionellen Charakter wiederzugeben.

Foto IVS Arne Hegland.

Foto IVS Hansjürg Gredig.

Die beiden Aufnahmen (Fotos 5/6) der Albulastrasse unterhalb des Bergünersteins datieren vom Sommer 1995: Vergleicht man sie mit der Strasse vor der Sanierung (Foto 1) oder mit dem Ausbau von 1985/90 (Foto 2) wird klar, dass der traditionelle Charakter der Passstrasse nicht nur bewahrt, sondern noch verstärkt werden konnte.

Foto IVS Hansjürg Gredig.

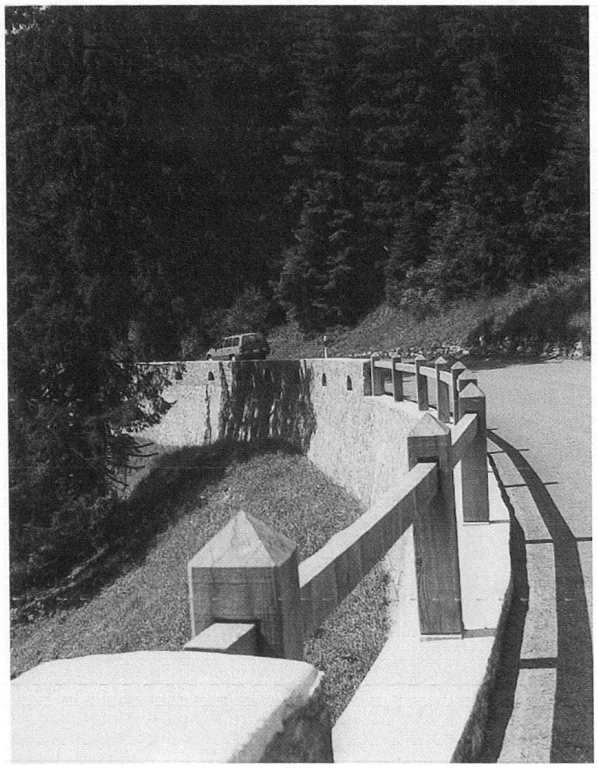

Foto IVS Hansjürg Gredig.

zum God digls Chantuns nachweisbar. Anfänglich durch Geröll des späteren Strassenbaus überdeckt, erweist sich der Weg in der Folge als gut erhalten mit längerer bergseitiger Trockenstützmauer.

Die Strasse von 1855/58 querte ursprünglich bei Frevgias, kurz nach Filisur, die Albula und blieb bis nach Bellaluna auf der linken Albulaseite. Sie wird noch benutzt, ist gut 2 m breit und geschottert. Südöstlich Bellaluna ist ein grasiges, bis 3 m breites Hangwegrelikt erhalten, welches ehemals zu einer gedeckten Holzbrücke führte. Diese wurde im September 1888 durch ein Hochwasser zerstört, die Strasse anschliessend auf der rechten Talseite neu angelegt. Bis Bellaluna ist die Strasse weitgehend ausgebaut und weist entsprechend keine originale Bausubstanz mehr auf. Anders von Bellaluna bis eingangs Crap, wo trotz Sanierung der historische Charakter der Passstrasse erhalten werden konnte.

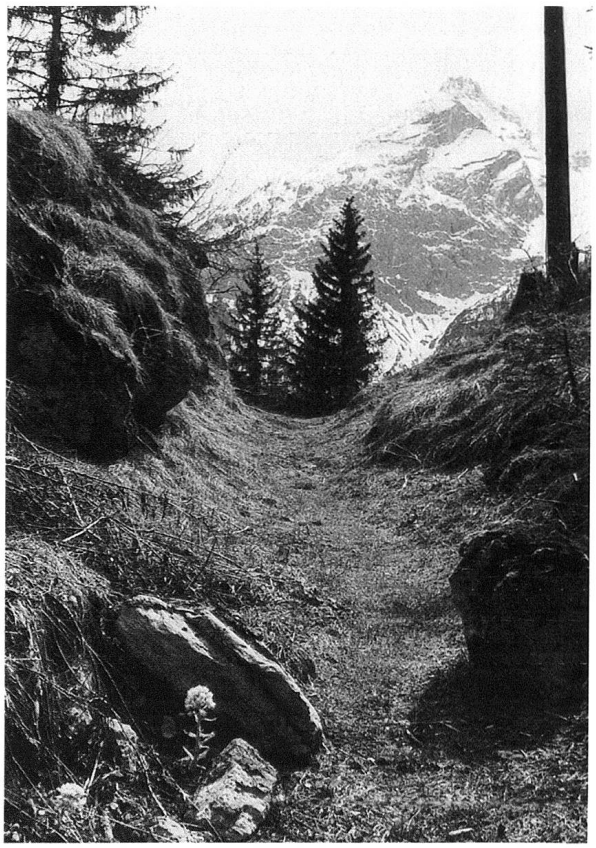

Foto 8: Der recht tief eingeschnittene Hohlweg am höchsten Punkt vor Bergün, dem Pentsch.
Foto IVS Hansjürg Gredig.

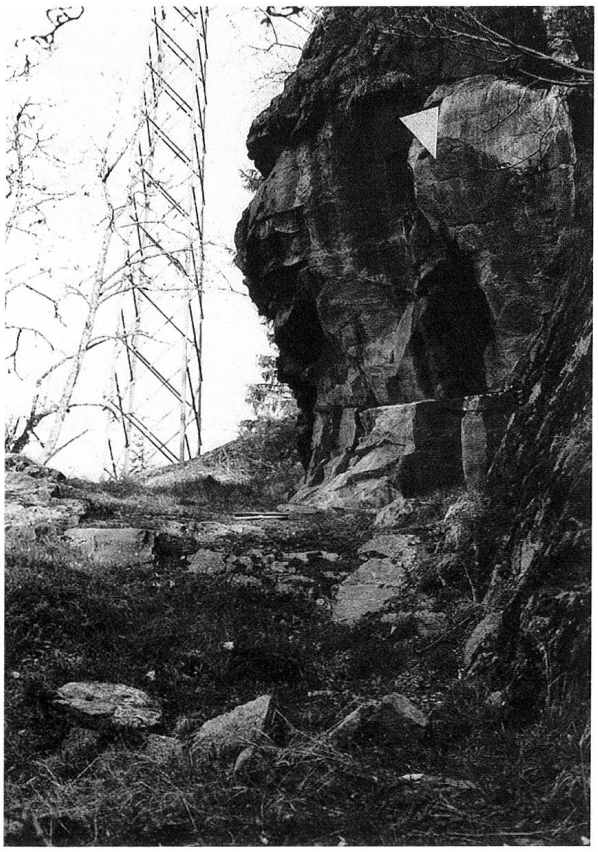

Foto 7: Der Alte Talweg führte an einem bearbeiteten Felskopf vorbei. Unterhalb des weissen Pfeils ist die Inschrift «16 BS 88» eingemeisselt. Armon Planta (Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1. Chur 1985, S. 50) vermutet, dass der Alte Talweg 1688, also kurz vor dem Durchbruch des Crap, ausgebaut und teilweise auf neuem Trassee angelegt wurde.
Foto IVS Hansjürg Gredig.

Foto 9: Das Strässchen von 1696 nördlich des Bergünersteins. Der Weg ist heute noch problemlos bis kurz vor dem Bergünerstein begehbar, wo er durch die Strasse des 19. Jahrhunderts überformt wird.

Foto IVS Hansjürg Gredig.

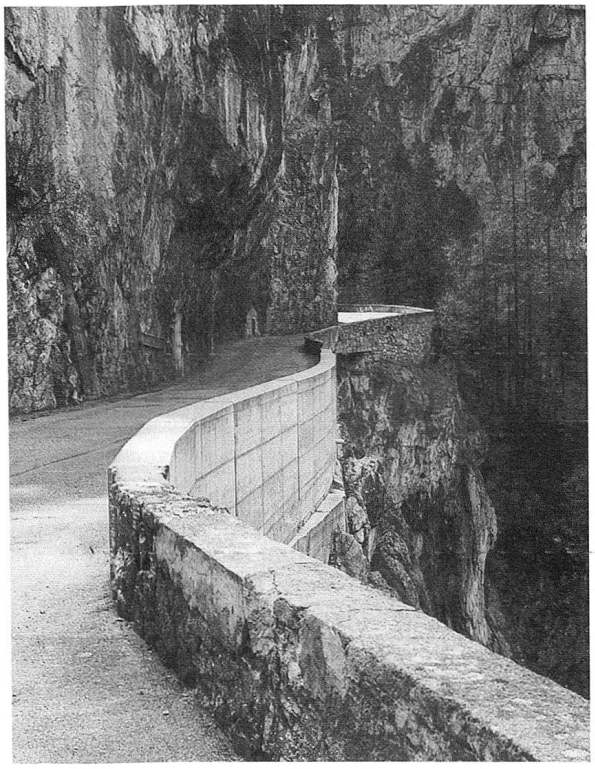

Foto 10: Die Passage durch den Bergünerstein 1994. Die talseitigen Brüstungs- und Stützmauern waren in so schlechtem Zustand, dass sie inzwischen auf der ganzen Länge durch eine Betonmauer ersetzt werden mussten.

Foto IVS Hansjürg Gredig.

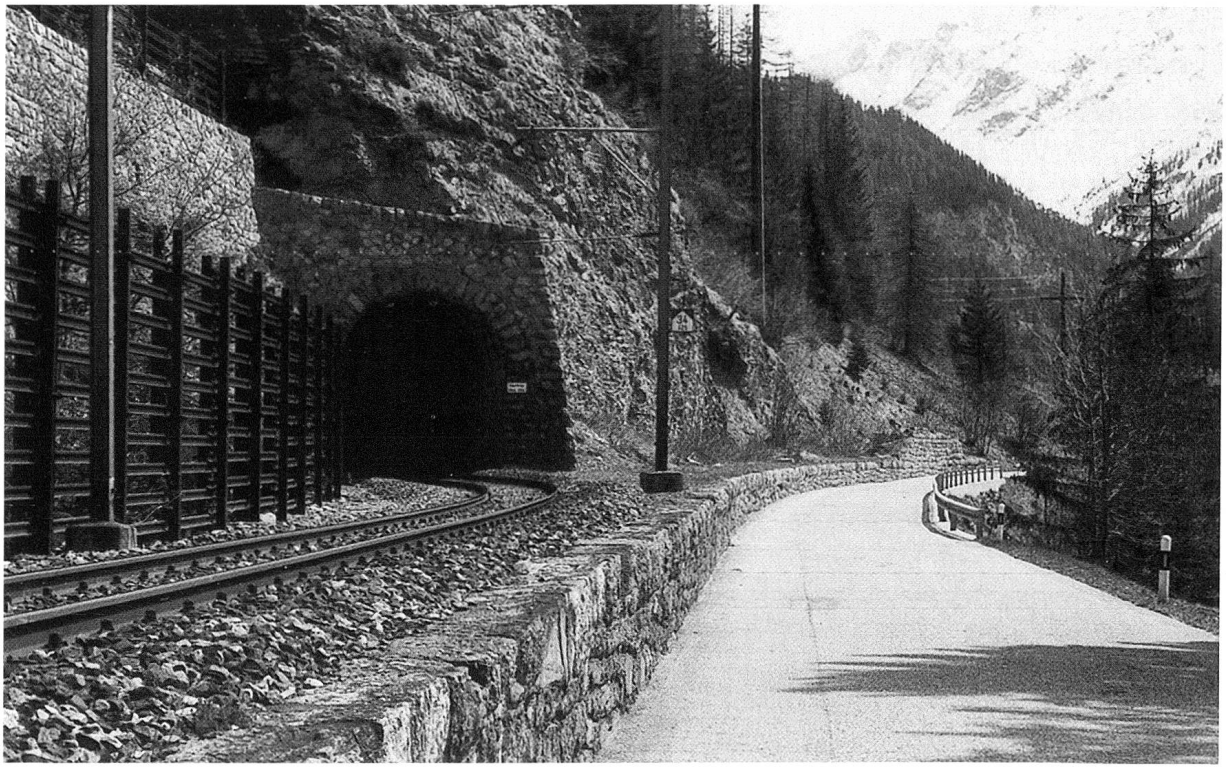

Foto 11: Kurz vor Bergün, am südlichen Ausgang des Crap, begegnen sich Strasse und Bahn. Die 1903 erbaute Bahnlinie prägt zusammen mit der Strasse vor allem zwischen Bergün und Preda die Verkehrslandschaft am Albula.

Foto IVS Hansjürg Gredig.

Für die nächsten Jahre will man auf der ganzen Strecke beschädigte Strassenstücke sukzessive instand stellen. Neben mangelhaften Stütz- und Brüstungsmauern ist dabei auch an die Entwässerung zu denken. Ein genereller Ausbau steht aber – auch aus finanziellen Gründen – nicht zur Diskussion. Am Bergünerstein selber sind einzig Unterhaltsarbeiten und die Sicherung der Brüstungsmauern vorgesehen.

Die einstmals diskutierte Tunnelvariante wurde fallengelassen. Mit dem rücksichtsvoll sanierten jüngsten Abschnitt und dem Verzicht auf einen generellen Ausbau haben die betreffenden Instanzen gezeigt, dass sie die Passstrasse über den Albula als Kulturgut anerkennen.

Sie haben damit indirekt auch der technisch grossartigen Leistung vor 300 Jahren ihre Reverenz erwiesen.