

Zeitschrift: Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur
Herausgeber: Verein für Bündner Kulturforschung
Band: - (2008)
Heft: 4

Artikel: Wiesen, Kirchen, Sprachen : Kulturlandschaft Albula/Bernina
Autor: Furter, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-398916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Wiesen, Kirchen, Sprachen – Kulturlandschaft Albula/Bernina

Reto Furter

Die Landschaften entlang der historischen Albula- und Berninastrecke, zwischen Thusis im Domleschg auf der Nordseite und Tirano im italienischen Veltlin auf der Südseite, sind – mit wenigen Ausnahmen – von den Menschen und ihrer historischen, in manchen Fällen auch von ihrer aktuellen Wirtschaftsweise geprägt. Zu denken ist dabei an Terrassierungen, Hecken, Rodungen, dann aber auch an grossflächige Eingriffe, wie sie Temporärsiedlungen auf Maiensässstufe erfordern, für die Gegenwart kommen dazu auch Versorgungs- und Tourismusinfrastrukturbauten sowie Verkehrseinrichtungen, welche, wie etwa Personentransportbahnen in Wintersportregionen wie dem Engadin, nicht unerheblich auf das Landschaftsbild einwirken können. Eigentliche Ur-Waldlandschaften gibt es nur noch wenige, auch sind diese zusätzlich kleinräumig portioniert. Selbst diese Überreste sind in der Regel aber nicht das Resultat einer langfristigen natürlichen Entwicklung ohne Humaneinfluss, sondern – wie sich das etwa im Schweizerischen Nationalpark im Unterengadin teils deutlich ablesen lässt – vielmehr die Folge einer bewusst durchgeführten Auflassung, gefolgt von einer natürlichen Vergandung und Wiederbewaldung, wofür wirtschaftliche wie gesellschaftliche Gründe als Antrieb in Frage kommen können. Zu diesen Wandlungsprozessen der morphologischen Landschaft kommen jene der kulturellen Landschaft; am Beispiel der Kulturlandschaft Albula/Bernina sind diese Prozesse nicht zuletzt auch sprachlicher Art. Der Mensch hat zwischen Thusis und Tirano in den beiden letzten Jahrtausenden Spuren in der morphologischen und kulturellen Landschaft hinterlassen, noch nicht überformt und entsprechend noch sichtbar sind die frühesten Spuren aber kaum mehr. So haben sich im heutigen Antlitz der Kulturlandschaften in den meisten Fällen vor allem Relikte der letzten zwei, drei Jahrhunderte in konglomerierter Form konserviert. Hauptsächlich um diese geht es hier.

Die Kulturlandschaft Albula/Bernina wird seit der Jungsteinzeit besiedelt, anfänglich aber wohl nur spärlich und sporadisch. In Cazis-Petrushügel, einer Höhensiedlung am Heinzenberg, konnten knapp 5000 Jahre alte Geräte und Überreste gefunden werden, allerdings nicht von den Siedlungsbauten selbst. Aus der Umgebung von Poschiavo sind Werkzeug- und Waffenreste überliefert, ebenso aus dem Oberengadin. Eine deutlich höhere Überliefe-

rungsdichte stammt dann aus der späteren Bronzezeit, während welcher der Alpenraum als Bergbaugebiet attraktiv wurde. Nebst mittelbaren Relikten wie Schlackendeponien – etwa im Oberengadin – lassen sich einige Siedlungsreste nachweisen; Ackerbau scheint dabei schon verbreitet gewesen zu sein, wie eine Bronzesichel aus Bever belegt. In diese Zeitspanne dürfte auch die erste bekannte Quelfassung in St. Moritz fallen. Zufallsfunde machen zudem deutlich, dass die Alpen bereits damals ein wichtiger Transitraum waren. Weiterhin unklar bleibt aber die tatsächliche Siedlungsdichte auch in der späteren Eisenzeit bis hin zur römischen Epoche.

Das Römische Reich brachte für den zentralen Alpenraum weitgehende Änderungen. Die zuvor herrschende Auftrennung der alpinen Einflussbereiche – im Norden jener der Kelten, im Süden jener der Etrusker – wich einem durchgehenden Kulturraum, der mit einem Wegnetz überzogen und mit Sicherungsbauten auf markanten Landschaftspunkten entsprechend abgesichert wurde. Zu denken ist im Zusammenhang mit der Kulturlandschaft Albula/Bernina an den heutigen Kirchenhügel von Tiefencastel. Das Gebiet Graubündens wurde nach dem Untergang des Römischen Reiches von der germanischen Reichsbildung erfasst, machtpolitisch jedoch seit dem Spätmittelalter zusehends regionalisiert, indem die Gerichtsgemeinden zu wichtigen politischen Machtzentren wurden und sich zu den Drei Bünden zusammenschlossen. Das konfessionelle Selbstbestimmungsrecht der Gerichtsgemeinden schuf im frühneuzeitlichen Kulturraum Albula/Bernina sodann eine wenig übersichtliche Gemengelage, die von aristokratischen Herrschaftsstrukturen und unterschiedlichen sprachlichen Kristallisationszentren zusätzlich beeinflusst wurde. Von marginalerer Bedeutung für die Region waren hingegen walse-rische Ansiedlungen, die im Albulatal Fuss fassen konnten.

Sakrale und profane Bauten

Die machtpolitischen und konfessionellen Entwicklungen im Gebiet der Drei Bünde haben in der Kulturlandschaft Albula/Bernina einen grossen Fundus an Profan- und Sakralbauten mit ganz unterschiedlicher Typologie und einem entsprechend landschaftsbildenden Einfluss hinterlassen. Die ältesten erhaltenen Bauten datieren ins Mittelalter. Im profanen Bereich sind es Herrschaftszentren oder Vorboten späterer aristokratischer Landesherrschaften. Zu ihnen gehört die auf einer prähistorischen



Burganlage Hohenrätien
ob Thusis (Archäologischer
Dienst Graubünden, Chur).

Siedlungsstelle entstandene Burg Hohenrätien oberhalb Thusis, deren Wohnturm der Herren von Rialt aus dem ausgehenden 12. Jahrhundert stammt. Nur unwesentlich jünger ist die Burg Belfort nahe Brienz/Brinzauls im Albulatal, welche bereits im ausgehenden 15. Jahrhundert zerstört wurde. Die beiden voluminösen Burgruinen, so eindrucklich sie sind, bilden allerdings im Raum Albula/Bernina eher die Ausnahme denn die Regel; weit häufiger sind kleinere Anlagen zu finden, die später oftmals in Repräsentativbauten oder in agrarischen Milieus in Wohnhäuser integriert wurden. Beispiele dafür sind die Wohntürme Ehrenfels, Baldenstein und Campi in Sils i.D. eingangs des Albulatal oder die Burg Greifenstein oberhalb Filisur. Auch im Oberengadin etablierten sich diese Wohntürme, wie derjenige der de Pont-Zarisino in Pontresina zeigt, die im 13. Jahrhundert vom Bischof als Kanzler eingesetzt worden waren. Eine Umnutzung erfuhr der ehemals bischöfliche Vogteiturm in Poschiavo, der ab dem 16. Jahrhundert die erlangte Unabhängigkeit symbolisierte; ebenso der Platzturm in Bergün/Bravuogn, der im 17. Jahrhundert zu einem Glockenturm umfunktioniert wurde oder auch der ehemalige Dorfturm in Samedan, der als Gefängnis diente. Nebst Wohntürmen oder Burgruinen finden sich, selbstredend in weitaus höherer Zahl, Bürgerhäuser der lokalen und regionalen Adelsschichten der Drei Bünde. Interessant – und anders als bei den Wohntürmen – ist dabei die räumliche und typologische Nähe zu Bauernhäusern, deren Raumanordnung häufig zwar grundsätzlich übernommen, dabei aber oft mit luxuriösen Stuben oder Repräsentationsräumen erweitert wurde. Beispiele solcher Bürgerhäuser finden sich



Der «Palazzo» in Sils i. D.,
erbaut 1743.

in Samedan (Chesa Planta), mehrfach in Poschiavo (Hotel Albri-
ci; Palazzo de Bassus-Mengotti) oder auch in Sils i.D. Wesentlich
später, erst im 19. Jahrhundert, entstanden im Zuge der Rück-
kehr der (wenigen) erfolgreichen Auswanderer – meist waren es

Poschiavo, Luftaufnahme
von 1955. Das städtisch
anmutende Dorf wird an
seinem südlichen Ende seit
dem ausgehenden 19. Jahr-
hundert von der eindrück-
lichen Reihe der «Palazzi»
abgeschlossen (Comet).

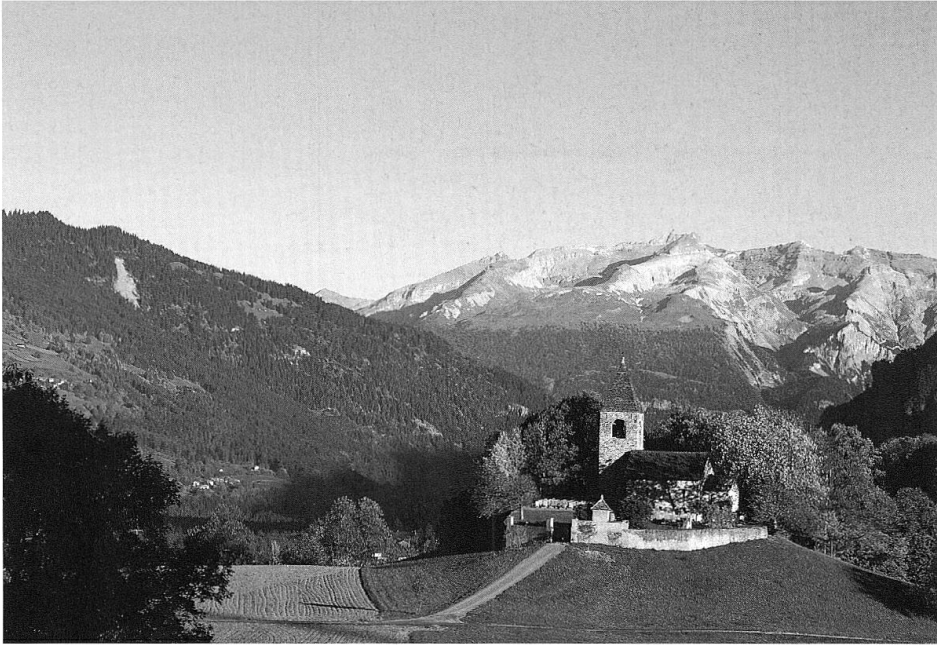




Die karolingische Kirche St. Peter von Alvaschein-Mistail im Albulatal mit ihrem charakteristischen Dreiapsiden-Abschluss (E. Süsskind).

Zuckerbäcker – prachtvolle Villen, so in Celerina, Samedan und speziell auffallend in Poschiavo, wo sie eine Kette am südlichen Dorfrand bilden.

Die älteste erhaltene Kirchenanlage an der Albula/Bernina-Linie liegt in Mistail nahe Tiefencastel. Die Mistailer Peterskirche entstand baugleich zur Klosterkirche Müstair (seit 1983 Unesco-Welterbe) und war vermutlich bereits im 8. Jahrhundert Teil einer Klosteranlage; sie sicherte zudem den Kreuzungspunkt der Julier-/Septimerroute mit jener durch die Schinschlucht. Die Anlage gilt als kunsthistorisch äusserst bedeutend, handelt es sich doch um den einzig unverbaut erhaltenen Dreiapsidensaal der Schweiz, einen Raumtyp, bei dem drei nahezu identische Apsiden einem ungeteilten Langhaus angefügt sind. Eine Bevölkerungszunah-



Kirche S. Cassian bei Sils i.D.
(A. Badrutt).

me nach der Jahrtausendwende führte zu einer ersten Bauwelle, in dessen Verlauf auch im Kulturgebiet Albula/Bernina zahlreiche romanisch geprägte Kirchengebäude entstanden. Beispiele dafür sind die Kirche S. Cassian bei Sils i.D., dann aber auch die Kapelle S. Pietro bei Poschiavo und die Kapelle von Stugl/Stuls bei Bergün/Bravuogn. Lediglich noch Hinweise auf romanische Sakralgebäude gibt die Bausubstanz – in der Regel ist es jene in den erhaltenen Türmen – in den Kirchen von Filisur, Bergün/Bravuogn, Samedan, Celerina, St. Moritz, Pontresina, Poschiavo und Brusio.



Reformierte Kirche von
Bergün/Bravuogn (R. Pedetti).



Reformierte Kirche in Samedan (R. Pedetti).

Eine zweite Bauwelle im 15. Jahrhundert verdrängte romanische Bauformen und verbreitete auf Initiative der zunehmend autonomen Gemeinden spätgotische Formen in Graubünden. Typische Beispiele sind die Kirchen von Thusis, Samedan und Poschiavo mit Netz- oder Sterngewölben; daneben finden sich Mischformen mit hölzernen Decken in S. Gian bei Celerina, Sta. Maria oberhalb Pontresina und in der Bergüner Dorfkirche. Eine dritte und – bisher – letzte sakrale Bauwelle brachte nach der Reformation im 16. und den Bündner Wirren im 17. Jahrhundert vor allem im katholisch gebliebenen Poschiavo und im unteren Albulatal eine erneute rege Bautätigkeit mit sich. Barockbauten aus jener Zeit entstanden unter anderem in Tiefencastel (Pfarrkir-

che St. Stephan), dann aber auch, als Umbau älterer Gotteshäuser, in Poschiavo (Kirche S. Maria). Beispiele barocker Bautätigkeit gibt es daneben selbst aus reformierten Gebieten, etwa in Form der Kirche von Samedan und des Bel Taimpel in Celerina. Einen neuen Stil verkörpert die im frühen 20. Jahrhundert von Nicolaus Hartmann erbaute katholische Pfarrkirche Herz-Jesu in Samedan, die bereits den bündnerischen Heimatstil aufnahm.

Wirtschaftssysteme und Siedlungstypologie

Nachhaltiger als Sakralbauten und Schlösser, wenn vielleicht auch erst auf einen zweiten Blick, prägt allerdings die agrarische Wirtschaftsweise in vielfacher Weise und mit deutlichen Unterschieden das Bild der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen der eigentlichen Bausubstanz und -typologie – Dörfer, Zwischenstufensiedlungen, Alpen, Einzelhöfe – und dem modulierten Gelände – Terrassierungen, Rodungen, Hecken und so weiter. Kulturlandschaften wie jene im Raum Albula/Bernina waren und sind zudem einem steten Wandel unterworfen. Dieser ist, zumal bei einem nur flüchtigen Blick auf die Landschaft, oftmals nicht sofort zu erkennen, zumal dort nicht, wo keine grossflächigen Eingriffe wie etwa Pistenplanierungen für den Wintertourismus zu verzeichnen sind.

Frühneuzeitliche Wirtschaftssysteme unterschieden sich im Kulturraum Albula/Bernina unter anderem stark durch den Grad der Zentrierung, der selbst wiederum einerseits von naturräumlichen Gegebenheiten mehr oder weniger begünstigt wurde, mindestens so sehr aber auch von älteren kulturellen Gewohnheiten mitgeprägt war. Zwar entwickelten sich im gesamten Kulturraum den Umständen angepasste Wirtschaftsweisen und Siedlungsstrukturen, doch wären davon abweichende, ebenso sehr adaptierte Formen und Systeme denkbar. Zentralisierte Wirtschaftsformen sind generell dadurch gekennzeichnet, dass eine strikte Trennung von agrarischen Flächen und Ökonomie- und Wohngebäuden vorliegt, währenddem bei solchen dezentralisierter Ausrichtung oftmals Streusiedlungsbau vorliegt. Diese beiden typisierten Wirtschaftsformen traten dabei kaum je in dieser reinen Form auf; Mischformen und Überschneidungen waren eher die Regel als die Ausnahme.

Thusis, der nördliche Endpunkt der Kulturlandschaft Albula/Bernina, liegt – etwas erhöht – am südlichen Anfang des Domleschg, einer Schwemmebene des Hinterrheins, unmittelbar aus-



Historische Postkarte «Thusis vom Hohen-Rhätien gesehen». Gut erkennbar die Zweiteilung des Ortes: der organisch gewachsene historische Kern mit der Kirche im Westen, im Osten das Neudorf, eine Plansiedlung des 19. Jahrhunderts. Rechts im Vordergrund der Bahnhof Thusis (Privatsammlung).

gangs der Viamala. Das Gebiet ist geprägt vom Gegensatz der beiden Talflanken, des Heinzenberg im Westen und der Stätzerhornkette im Osten. Am relativ schwach geneigten Heinzenberg dominiert Viehwirtschaft; der Berghang ist von zahlreichen Dörfern besetzt, dazu kommen Maiensässe und in den oberen Lagen – meist oberhalb der Waldstufe gelegen – Alpsiedlungen. Anders präsentiert sich die Lage an der steilen Stätzerhornflanke, die dank einer ausgeprägten Besonnung in viel intensiverem Ausmass für Ackerbau verwendet wurde, zumindest in den unteren Lagen. Noch heute lassen sich ehemalige, jetzt aufgelassene Ackerterrassen deutlich erkennen.

Bis ins 19. Jahrhundert wurde die Talebene nur spärlich und temporär benutzt; sie war dank des mäandrierenden Hinterrheins und seinen Ablagerungen zwar fruchtbar, konnte wegen der Pegelschwankungen aber nicht dauerhaft urbanisiert werden. Die heute sichtbare agrarische Nutzung des Talbodens – oftmals Ackerbau – geht auf die Flusskorrektur Mitte des 19. Jahrhunderts zurück, als der Rhein begradigt und kanalisiert, das umgebende Kulturland so vor jährlich wiederkehrenden Überschwemmungen geschützt wurde. Thusis fiel 1845 einem Dorfbrand zum Opfer, der grosse Teile des historischen Kerns zerstörte. Der Neubau – das heutige Neudorf – wurde nach dem Brand von Richard La Nicca als Plansiedlung wieder aufgebaut, eine damals aktuelle urbane Vision, nach der unter anderem auch das neuenburgische La Chaux-de-Fonds erstellt wurde.

Ein ganz anderes Gepräge zeigt die östliche Fortsetzung der Kulturlandschaft entlang der Linie der Rhätischen Bahn (RhB) durch



Die sonnige Talseite im mittleren Albulatal (A. Badrutt).

die Schinschlucht und später in das – im Oberlauf – von der Albula geprägte Albulatal. Die Schinschlucht ist tief eingeschnitten, auf der linken Talseite verlaufen die RhB-Linie sowie die Talstrasse aus dem 19. Jahrhundert, währenddem die alte Verbindung die Schlucht auf der sonnigen rechten Talseite querte. Oberhalb der Schlucht liegen auf der nordöstlichen, sonnenzugewandten Seite Ackerterrassen der dortigen Dörfer, wohingegen die Südseite weitgehend bewaldet ist. Die einzige Siedlungsinsel bildet Mutten, eine isolierte, mehrstufige Walsersiedlung.

Nach der Schinschlucht öffnet sich das Albulatal um die Hauptsiedlung Tiefencastel und reicht – verschiedenartig gestuft – bis nach Preda oberhalb Bergün/Bravuogn, von wo die RhB-Linie als Tunnel Richtung Engadin geführt wird. Bis Filisur dominieren auf der rechten Talseite weiterhin hochgelegene Ackerterrassen das Gelände, während auf der schattigen linken Talseite – vom Einschnitt des Oberhalbsteins abgesehen – Waldflächen das Bild prägen. Oberhalb Filisur öffnet sich das Tal der Albula in nennenswertem Ausmass nur zwischen Bergün/Bravuogn und Preda, ansonsten bleibt es im steilen Gelände bewaldet. In Bergün/Bravuogn und im Talbecken bis Preda sowie auf wenigen Terrassen konnte in diesem Talabschnitt Landwirtschaft betrieben werden; vorwiegend war es Viehwirtschaft, in geringerem Umfang allerdings auch Ackerbau, vor allem in den tiefsten Lagen um Bergün/Bravuogn.

Sowohl siedlungstypologisch wie auch agrarökonomisch andersartig präsentierte sich wiederum die Kulturlandschaft südlich des



Celerina. Die Terrassen im Hang oberhalb des Dorfes zeugen vom ehemals hier betriebenen Ackerbau (A. Badrutt).

Albulatunnels im Engadin zwischen Bever, dem südlichen Tunnelendpunkt, und Pontresina in Richtung des Berninapasses. Im Gegensatz zu den beschriebenen Gebieten nördlich des Bahntunnels, die vorwiegend ein dreistufiges Wirtschaftssystem mit Heimsiedlungen, temporär genutzten Zwischenstufen, den sogenannten Maiensässen, und Alpsiedlungen aufwiesen, hat sich im oberen Engadin, einem ausgeprägten Hochtal, weitgehend ein zweistufiges System etabliert, das keine Zwischenstufe vorsieht, nur Heim- und Alpsiedlungen kennt und dank der zentralisierten Wirtschaftsweise eine klare Trennung von Siedlungs- und Agrarflächen aufweist. Obwohl auf rund 1800 m ü. M. gelegen, wurde selbst im Oberengadin in der frühen Neuzeit Ackerbau betrieben, wie ehemalige Terrassen und Flurnamen selbst in St. Moritz heute noch belegen; die Ackerflächen lagen dabei allerdings nicht im Talboden, sondern an der Nordseite des Tals, da dort die topographischen Voraussetzungen aufgrund der verstärkten Sonneneinstrahlung geeigneter erschienen als in der – heute – stark bewaldeten Ebene. Nach Pontresina wird die Landschaft in Richtung Süden und Berninapass alpin – mit dem Piz Bernina befindet sich der östlichste 4000er-Gipfel in Graubünden. Die RhB-Linie wird in diesem Streckenabschnitt gesäumt von weitläufigen Weide- und Alpgebieten; im obersten Abschnitt gesellen sich auf weit über 2000 m ü. M. der Lago Nero und der künstlich gestaute Lago Bianco dazu.

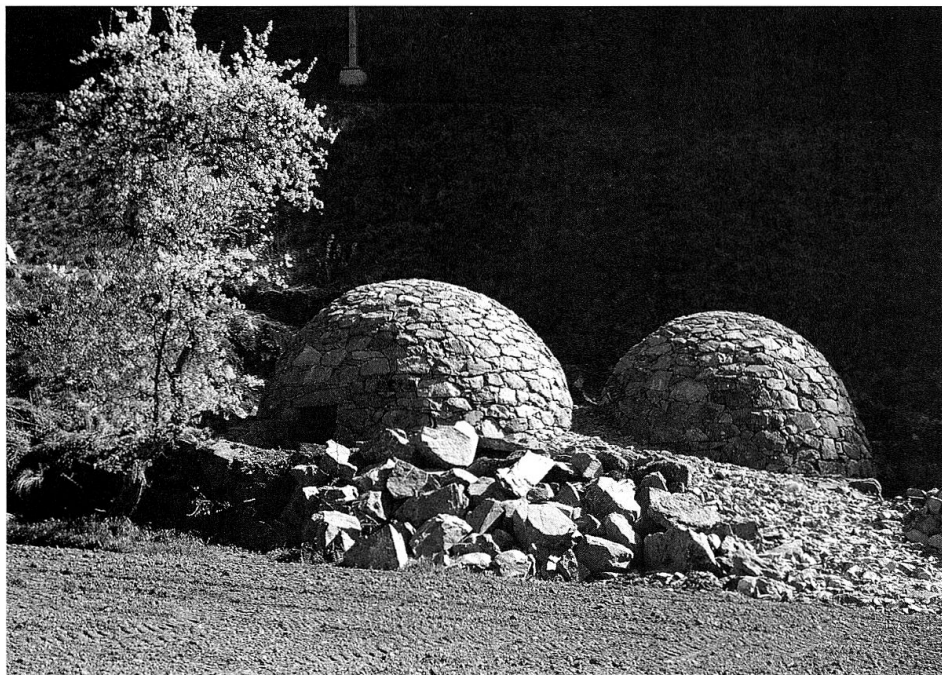
Vom alpinen Berninapass fällt die Kulturlandschaft rasch bis ins südlich geprägte italienische Tirano. Die Landschaft ist auch im



Puschlav gekennzeichnet durch eine vieh- und ackerbauwirtschaftliche Tätigkeit im oberen Teil einerseits, durch Weinbau dann im letzten und tiefsten Geländeabschnitt dies- und jenseits der Landesgrenze zu Italien anderseits. Nördlich von Poschiavo dominiert eine mehrstufige Wirtschaftsweise mit privaten Alpgebieten und Einzelsennereien (meist im gleichen Gebäude) wie der heute von der RhB bedienten Alp Grüm und tiefer gelegenen Maiensässen, bevor dann das Dauersiedlungsgebiet beginnt. Wie im Engadin ist auch die Puschlaver Agrarwirtschaft weitgehend zentralisiert, zumindest was die Heimsiedlungen betrifft. Das Gras wurde direkt in die Ställe in den Wohnsiedlungen verbracht; die Heimwiesen waren darum kaum von Ökonomiegebäuden unterbrochen.

Das Gebiet um das städtisch geprägte Poschiavo und den durch einen prähistorischen Felssturz gebildeten Lago Poschiavo bis hinab an den Endpunkt der RhB-Linie nach Tirano umfasste nebst diesen Wiesen Ackerflächen und Weinanbaugebiete; die Talflanken wurden aufgrund der Steilheit und unstabilen Schichtung ausser für die Holzwirtschaft nur wenig benutzt. Auffallend und für die Schweiz einzigartig sind die trocken gemauerten

Die von der Berninabahn durchfahrene alpine Landschaft des Berninapassrückens; Im Mittelgrund die nördliche Staumauer des Lago Bianco von 1910/11 (A. Badrutt).



«Crott» oder «scélé» genannte, trocken gemauerte Kuppelkeller unterhalb des Bahndamms bei Brusio (D. Giovanoli).

Rundkuppeln bei Brusio, «crott» oder «scélé» genannt, die einst als Kühlräume für Lebensmittel und Wein dienten.

Die Zeit ist seit der Ausprägung der meisten dieser Wirtschafts- und Siedlungsformen in der Kulturlandschaft nicht still gestanden, wenngleich sich die am markantesten sichtbaren Wandelererscheinungen erst nach dem Zweiten Weltkrieg zeigten. Im gesamten Untersuchungsgebiet lässt sich beispielsweise ein deutlicher Rückgang des Getreideanbaus feststellen, der erst in den letzten Jahren einen – allerdings mengenmässig vorderhand bescheidenen – Aufschwung im Rahmen des naturnahen Biolandbaus erfuhr. Eine ähnliche Entwicklung lässt sich bei den Kartoffeln feststellen, wobei hier eine Restanbaumenge nie unterschritten wurde. Die ehemaligen Ackergebiete im Norden wie im Süden des Alpenhauptkamms werden heute meist intensiv als gedüngte Fettwiesen genutzt, da sie in der Regel nahe der Dörfer liegen. Ebenfalls nur mehr in einem eingeschränkten Ausmass traditionell genutzt werden die Zwischensiedlungen, die heute oftmals zu Ferienweilern umgebaut wurden und dank der grösseren Grasanbauggebiete in den Talgebieten nur noch selten zur Herbstausfütterung und Frühlingsweide des Viehs dienen. Das Gleiche lässt sich von zahlreichen Alpen sagen, die teils gar nicht mehr, teils ergänzend mit fremdem Vieh bestossen werden. Abzulesen ist diese Entwicklung deutlich an der zunehmenden Verbuschung und Verwaldung auf den Zwischenstufen und an heute als unattraktiv bezeichneten Tallagen.



Vom Weinbau geprägte Kulturlandschaft im Veltlin (Fondazione Pro-vinea).

Verkehrswege, Verkehrsinfrastruktur

Die Kulturlandschaft Albula/Bernina ist Teil einer weit grösseren Verkehrslandschaft inmitten der Alpen, die zahlreiche Pass-Übergänge meist in Nord – Süd-Richtung umfasste. Die Bedeutung dieser Übergänge war heterogen: Nebst international wichtigen Routen, etwa jener über den Splügenpass oder über die Pässe Julier/ Maloja und Septimer, gab es auch Routen, deren Bedeutung lediglich für die Drei Bünde bestand (Berninapass) bzw. die nur kleinräumig begangen wurden. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass die Bündner Transalp-Pässe zur Zeit der römischen Herrschaft dauerhaft benutzt wurden, daraufhin deuten zumindest Überreste im Gelände, Streufunde und – ungleich gewichtiger natürlich – im Fall des Julierpasses sogar die beiden Passsäulen. Was für die agrarische Wirtschaftsweise und ihre Auswirkungen auf die Kulturlandschaft gilt, lässt sich ebenso auf die Verkehrswege übertragen: Auch Verkehrswege sind starken Veränderungen unterworfen, einerseits solchen baulicher Art, etwa

Strassenverbreiterungen, dann aber auch umfassenderen, grossräumigeren, indem Verbindungen anders geplant und auf neuen Trassees verlegt wurden, sei dies aus politischen Gründen, sei dies aus topographischen Überlegungen. Ebenfalls sollen hier weitere Verkehrsinfrastrukturbauten und deren Einfluss auf die Kulturlandschaft erwähnt werden, selbst wenn sie in einem Zusammenhang mit der – hier nicht betrachteten Bahnlinie – stehen: Kraftwerkbauten, Stromversorgungsinfrastruktur. Es versteht sich fast von selbst, dass gerade in diesem Bereich zahlreiche Innovationen ihren Niederschlag im heutigen Antlitz der Landschaft hinterlassen haben.

Die so genannte Untere Strasse führte von Chur am nördlichen Alpenrand durch das Domleschg nach Thusis und von dort weiter durch die Viamala-Schlucht und durch das Schams bis nach Splügen, wo der Weg einerseits über den Splügenpass nach Chiavenna, anderseits über den San Bernardino nach Bellinzona führte. Die Route war seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert zwar nicht fahrbar, aber doch zumindest bequemer zu begehen, da damals ein Saumweg durch die Viamala gebaut wurde, die zuvor zeitraubend auf westlichen Höhenwegen hatte umgangen werden müssen. Die internationale Bedeutung der Unteren Strasse wie allgemein der Bündner Pässe im frühneuzeitlichen Europa abzuschätzen, fällt nicht leicht; Zahlenangaben zu Frequenzen im Transportwesen sind rar und mit etwelchen erschwerenden Einschränkungen versehen. Die Bündner Pässe waren und sind nicht die primären Alpenübergänge; sie konnten nie eine machtbeherrschende Stellung einnehmen. Sie bewältigten bis ins 19. Jahrhundert eine Verkehrsmenge, die in etwa jener am benachbarten Gotthardpass entsprach; wesentlich mehr Verkehr – um 1800 etwa im Faktor 3:1 – wurde aber über den österreichischen Brennerpass transportiert. Diese Verhältnisse änderten sich auch nicht wesentlich, um wieder auf die Untere Strasse zurück zu kommen, mit dem Bau der Kunststrassen über den San Bernardino 1823 und über den Splügenpass 1826.

Das zweite bündnerische Passsystem, die so genannte Obere Strasse über den Julier- und Malojapass bzw. über den Septimerpass nach Chiavenna, wird oftmals als die wichtigere Route bezeichnet, nicht zuletzt wohl deshalb, weil es sich um eine rein bündnerische Passroute handelt und zudem zahlreiche archäologische Befunde eine weit zurückreichende Benutzung belegen. Wie auch die Untere Strasse war die Obere Strasse nicht eigentlich Teil der – in der frühen Neuzeit nicht in dieser Form bekannten – Kulturlandschaft Albula/Bernina, sondern sie querte diese, und

zwar in Tiefencastel, wo die Route von Chur und der Lenzerheide her kommend weiter ins Oberhalbstein nach Savognin und über den Julierpass ins Oberengadin bzw. über den Septimerpass ins Bergell führte. Interessant an dieser Strassenkombination ist die stark unterschiedliche Entwicklung, ausgehend von vergleichbaren Grundbedingungen. Über den Julierpass wurde ebenfalls 1826 die erste fahrbare Kunststrasse gelegt; der Septimerpass jedoch blieb ein Saumweg und verlor innert kurzer Zeit jegliche überregionale Bedeutung für den Warenverkehr.

Die historische Verkehrsverbindung von Chiavenna durch das Bergell über den Malojapass ins Engadin und weiter ins österreichische Landeck und schliesslich nach Innsbruck war eine klassische inneralpine oder eher randalpine Verbindung, welcher ausser als Zubringerstrecke nur wenig Bedeutung für den Transithandel zukam. Umso wichtiger war die Route in politisch-militärischer Hinsicht; allerdings nicht primär für die frühneuzeitlichen Drei Bünde, sondern für das Österreichische Königreich, welches sich zur Zeit der Bündner Wirren im 17. Jahrhundert damit den Zugang nach Mailand sichern konnte, ohne feindliches venezianisches Territorium begehen zu müssen. Die östliche Fortsetzung

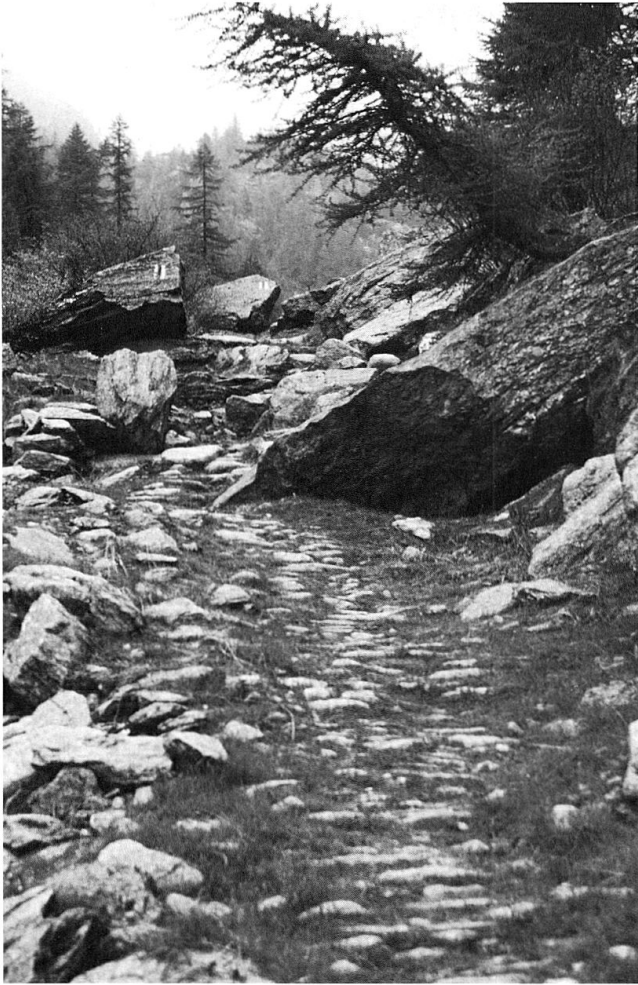


Das Passnetz Graubündens
(in: Werner Schnyder. Handel
und Verkehr über die Bündner
Pässe im Mittelalter. Bd. 1.
Zürich 1973).

der Maloja-Route hat in der Kulturlandschaft Albula/Bernina in morphologischer Hinsicht keine wesentlichen Spuren hinterlassen, zumindest nicht solche, welche der Bedeutung der Fundstelle Malögin westlich von Maloja auch nur nahe kämen, wo eine in den 1970er-Jahren gefundene Wagenrampe die Fahrbarkeit des Maloja- und wohl auch des Julierpasses schon zu Zeiten des Römischen Reiches grundsätzlich belegt, wenn auch bezüglich der Interpretationen über die Art dieser Fahrbarkeit in der Forschung bisher keine abschliessende Einigkeit gefunden werden konnte. Die historischen Verkehrswege sind, was die Malojastrecke betrifft, im dicht besiedelten Oberengadin weitestgehend überformt bzw. haben, wo es sich um Wege im flachen Talboden handelte, kaum je Kunstbauten hervorgebracht, die heute noch als Teil der Landschaft zu erkennen wären.

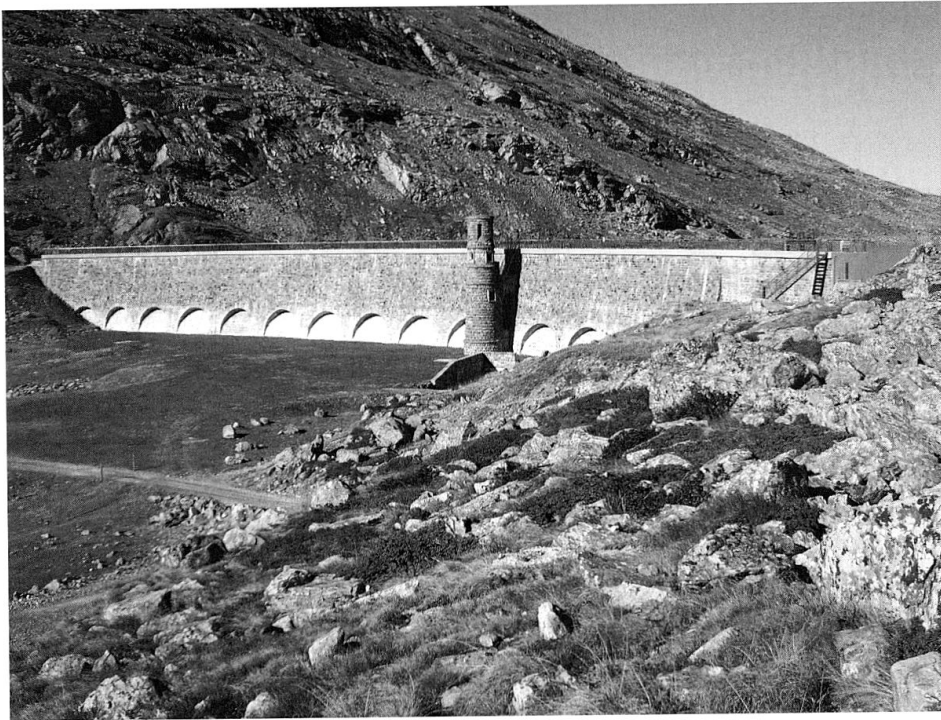
Die historische Verkehrsverbindung über den Berninapass ins Puschlav und weiter ins Veltlin besass wohl zu keiner Zeit eine herausragende historische Bedeutung. Sie diente vielmehr primär der innerbündnerischen Territorialsicherung, so lange jedenfalls, als das Veltlin Untertanenland der Drei Bünde blieb. Wichtig war der Pass, der heute als Teil der Via Valtellina ein gewisses Revival als Kulturweg erlebt, zur Versorgung der nordbündnerischen und vorarlbergischen Gebiete mit Wein aus dem Veltlin. Prähistorische Funde zeigen allerdings, dass der Übergang zuvor bereits begangen wurde. Exemplarisch lässt sich am Berninapass anhand der Geländespuren nachweisen, dass die Trasseewahl Änderungen unterworfen sein konnte. Auf der Südseite des Passes waren zwei Wegvarianten möglich: Erstens jene über Cavaglia, wo heute die Berninabahn durchführt, und zweitens jene über die Val Laguné, wo im 19. Jahrhundert die Kunststrasse erbaut wurde. In Gebrauch schienen beide Varianten gewesen zu sein; die Routenwahl war nicht zuletzt ein Politikum, weil für den kostspieligen Unterhalt der Strassen das Puschlav zuständig und entsprechend darauf erpicht war, von den Strassenbenützern entschädigt zu werden. Nicht zuletzt war die Wegwahl vermutlich auch saisonal bedingt: Im Winter musste oftmals lawinenbedingt auf den kürzeren, aber unsicheren Weg über Cavaglia verzichtet werden. 1865 schliesslich wurde die Routenwahl mit dem Bau der heute noch verwendeten Kunststrasse über den Berninapass endgültig zu Gunsten der Strecke über die Val Laguné entschieden.

Es sind nicht die Strassen und deren bauliche Gestaltung allein, die den Verkehrsaspekt einer Kulturlandschaft prägen, sondern zusätzlich die Eisenbahnen – die werden in diesem Text ausgeklammert – und deren Infrastrukturbauten: Kraftwerke, Umfor-



Berninapass. Ehemaliger Saumweg in der Val Pila (H.J. Gredig).

merstationen und nicht zuletzt Stauseen zur Stromgewinnung. Die Berninastrecke ist in dieser Beziehung durchaus Pionier. 1907 wurde in Poschiavo ein erstes Wasserkraftwerk aufgeschaltet, welches das Wasser des Lago di Poschiavo nutzte. Der Strom sollte einerseits nach Norditalien in die dortige Industrie geliefert werden, andererseits war aber auch geplant, damit die Berninabahn zu betreiben. Die Anlage jedenfalls schien zu florieren; bereits ein Jahr später wurde die Leistung des ersten Werkes massiv erhöht. 1910 wurde ein zweites Kraftwerk erstellt, welches das Wasser der zu diesem Zweck gestauten Berninaseen verwendete. Das Puschlav war in jener Zeit europaweit führend im Bau von Wasserkraftwerken. Zeugen dieser frühen Elektrifizierungswelle lassen sich im Gelände noch leicht erkennen, so die oft gelobte südliche Staumauer des Lago Bianco, Stationen wie jene in Cavaglia von Nicolaus Hartmann und nicht zuletzt die erwähnten Kraftwerke im Talboden selbst. Eine andere Entwicklung zeigt sich im nördlichen Teil der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Die Eisenbahnverbindung von Thusis nach St. Moritz durch



Berninapass. Südliche Stau-
mauer des Lago Bianco, die
mit ihrer Verkleidung aus
einheimischen Bruchsteinen
eine natürliche Talsperre
nachahmt (L. Dosch).

den Albulatunnel wurde erst mit Dampflokomotiven betrieben und 1919 dann endgültig auf Strombetrieb umgestellt. Für den Betrieb wurden – anders als in Poschiavo – keine eigenen Kraftwerke gebaut, sondern es konnte auf die schon bestehenden der AG Rhätische Werke für Elektrizität zurückgegriffen werden, wo man den Strom bezog und via Umformerstationen – etwa jener in Bever – auf die nötige Betriebsspannung brachte. Ab 1910 liefer-



Zentrale Cavaglia der Kraft-
werke Brusio AG (heute
Rätia Energie AG) unweit der
Berninastrecke, erbaut 1927
von Nicolaus Hartmann
(L. Dosch).

te eine weitere Stauanlage im Albulatal, und zwar unterhalb von Tiefencastel, Strom hauptsächlich für Zürich; das Wasserschloss befand (und befindet) sich in Sils i.D., wo noch heute ein wichtiges Transformatorenzentrum betrieben wird.

Tourismus und Kultur

St. Moritz wird heute von voluminösen Hotelbauten geprägt, die Hänge im Oberengadin sind durch zahlreiche – fast schon zahllose – Seilbahnen erschlossen: Die heutige Kulturlandschaft Albula/Bernina ist in gewissen Gebieten sehr stark durch moderne Formen des Tourismus, dessen infrastrukturelle Erfordernisse und – schon deutlich weniger sichtbar – gesellschaftspolitische Folgeerscheinungen mitgestaltet. Tatsächlich sind moderne, auf einen ersten Blick gelegentlich auch fremde touristische Baukörper in einer agrarisch geprägten Landschaft auffallend, längerfristig prägend dürften aber Änderungen auf einer anderen, nämlich auf der sozialen Ebene sein. Die Eisenbahn bringt – zumindest potentiell – fremdartiges Kultur- und Gedankengut in ein Gebiet, einerseits schon bei der Errichtung selbst durch weitgehend auswärtige Bauarbeiter, aber auch durch die Touristen, die sie befördert. Am deutlichsten wird diese kulturelle Permeabilität am Beispiel der Sprachenlandschaft, einem nicht materiellen Teil der Kulturlandschaft. Der Raum Albula/Bernina umfasst drei Sprachgruppen: Deutsch, Rätoromanisch und Italienisch. Interessant und für Graubünden nicht unwichtig sind insbesondere die Verschiebungen innerhalb der Gruppen sowie das Hinzukommen neuer Varianten.

Das Interesse, welches derzeit der Kulturlandschaft von aussen zukommt, ist nicht so neu und einzigartig, wie dies vielleicht den Anschein machen mag. Schon im 19. Jahrhundert galt, was die Region Albula/Bernina betrifft, insbesondere das Oberengadin als Gebiet, dem breite Aufmerksamkeit zukam. Es waren vor allem englische Bürgerschichten, welche ihre Blicke aufs Engadin lenkten oder von geschickten Touristikern lenken liessen. Das Terrain erschlossen hatten in der Mitte des Jahrhunderts englische Alpinisten, die hauptsächlich im westlichen Alpenraum eine Grosszahl von Gipfel bezwangen und damit das Bild der Berge nach England und in die urbanen Metropolen Europas brachten. In St. Moritz konzentrierte sich der Tourismus ausschliesslich auf den Sommer und war vor allem, ähnlich wie in Davos, durch Kurgäste geprägt, erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts nahm die



Blick auf St. Moritz und seine Umgebung (A. Badrutt).

Zahl von Winter(sport)-Touristen rasant zu. Die Folge war die Entwicklung einer ausgeprägten Tourismusindustrie in St. Moritz, und zwar noch vor dem Bau der Albulabahn, die später zu einem zweiten Schub führen sollte.

1856 wurde in St. Moritz ein erstes Kurhaus in Betrieb genommen, um die nahe gelegene Heilquelle zu nutzen, welche allerdings nie über mehr als regionale Ausstrahlung verfügte. Wenige Jahre danach wurde das Kurhaus bereits erweitert und mit Annehmlichkeiten wie Parks, Gärten etc. ergänzt. Um die Jahrhundertwende kamen verschiedene Sportanlagen dazu, etwa ein Golfplatz, eine Rodel- und eine Bobbahn. Endgültig populär wurde der Oberengadiner Tourismus mit dem Bau der Albulabahn, die St. Moritz mehr oder weniger bequem mit in- und ausländischen Städten verband. Der Bahnbau löste einen faktisch nie mehr versiegten Bauboom in der hochalpinen Landschaft aus. In rascher Folge entstanden nach 1905, nach dem Bau des Grand Hotels, zahlreiche Hotelkomplexe, darunter auch das Palace und das La Margna. Doch nicht nur St. Moritz profitierte von der Neuerschliessung, auch an anderen Orten entlang der neuen Bahn wurden jetzt Hotelbauten erstellt, so in Thusis, Bergün/Bravuogn und in Pontresina. Der Erste Weltkrieg brachte die florierende Fremdenindustrie im Engadin zum Erliegen, doch ging die Entwicklung nach den Kriegsjahren – gebremst lediglich von der Weltwirtschaftskrise anfangs der 1930er-Jahre – weiter. 1928 (und später erneut 1948) fanden in St. Moritz Olympische Winterspiele statt. In die Mitte des 20. Jahrhunderts, teils noch später, fallen schliesslich die Erschliessungen zahlreicher Skigebiete, während der Aussichtsberg



Hotel Palace (links) und Grand Hotel in St. Moritz Dorf, kolorierte Aufnahme um 1910 (Dokumentationsbibliothek St. Moritz).

Muottas Muragl bereits 1907 mit Hilfe einer Bergbahn begangen werden konnte. Unübersehbar ist jedenfalls die Rolle, welche die Tourismusindustrie für die heutige Kulturlandschaft spielt, zumindest in gewissen Gebieten.

Wo man um St. Moritz einstige agrarische Tätigkeiten fast nur noch erahnen kann, sind andere Teile der Kulturlandschaft kaum touristisch überformt bzw. von einem eher naturnahen Tourismus geprägt, so etwa das obere Albulatal. Unübersehbar ist auch der nicht materielle Einfluss des Tourismus auf die ansässige Gesellschaft, indem nämlich das traditionelle Sprachgleichgewicht in der Kulturlandschaft Albula/Bernina seit längerer Zeit in Bewegung geraten ist.

Die Bahnfahrt von Thusis nach Tirano ist eine Fahrt durch eine Vielzahl von Sprachzonen, die – wie Sprachwissenschaftler betonen – in einem weiten Umkreis einzigartig ist. Die drei Sprachgruppen, in die der gesamte Raum eingeteilt ist, sind ihrerseits wiederum in verschiedene Dialekte aufgesplittet. Noch bis ins 19. Jahrhundert war Rätoromanisch die Hauptsprache in Graubünden, heute hat es diese Rolle dem Deutschen abgetreten. Rätoromanisch wird – häufig in Verbund mit Deutsch als Erst- oder Zweitsprache – in der Surselva, in Mittelbünden, im Schamsertal, im Engadin und im Münstertal gesprochen in den Idiomen Sursilvan, Surmiran, Sutsilvan, Vallader und Puter. Hauptsächlich in den bevölkerungsreichen Tälern sowie in Walsergebieten wird vorwiegend Deutsch in verschiedenen Dialekten gesprochen, so im Churer Rheintal, in der Bündner Herrschaft und im Domleschg/Heinzenberg; im Prättigau, Landwassertal, im Schanfigg

und in anderen kleineren Talschaften. Italienisch schliesslich als dritte Kantonssprache ist – wiederum im Verbund mit dialektalen Formen – im Puschlav, im Bergell und im Misox und Calancatal verbreitet.

In Thusis, dem Ausgangspunkt der Albulabahn, wurde bereits im 19. Jahrhundert anstelle des früheren Sutsilvan Deutsch gesprochen; vermutlich hatte der rege Handel sowie der Neubau des Dorfes für einen Zuwachs Deutschsprachiger gesorgt. Die Schinschlucht bildet gleichzeitig die Idiomsgrenze zwischen Sutsilvan und Surmiran, das noch heute im Albulatal als Zweitsprache verbreitet ist. Südlich der Schinschlucht existiert mit der deutschsprachigen Walsergemeinde Mutten eine einsprachige Sprachinsel. Deutsche Sprachvarianten sind allerdings im Albulatal – und auch auf der Lenzerheide, einem ebenfalls romanischen Sprachgebiet – auf dem Vormarsch; die sprachliche Erosion des Romanischen dürfte in diesem Gebiet weitergehen. In Bergün/Bravuogn, dem letzten grösseren Ort nördlich des Albulatunnels, wird interessanterweise bereits Puter, ein Oberengadiner Dialekt, in einer lokal modifizierten Weise gesprochen. Eine ähnliche Situation wie im Albulatal trifft man auch im Oberengadin an: Auch hier verschwindet – im Gegensatz zum Unterengadin, wo diese Wandlungsprozesse noch kaum Fuss fassen konnten – Rätoromanisch als Erstsprache zusehends zu Gunsten von Deutsch; am deutlichsten in St. Moritz, dann aber auch in Samedan, Pontresina und an anderen Orten. Einflüsse, die zu dieser Entwicklung führen, gibt es viele; sicherlich nicht zu unterschätzen ist der Tourismus, der – ob vermeintlich oder effektiv – einen gewissen Assimilationsprozess in Gang zu setzen scheint, von dem aber nicht wie sonst üblich die Auswärtigen, sondern die Einheimischen betroffen sind. Die Sprachgrenze zum Italienischen bildet auf der Fahrt Richtung Tirano die Berninapasshöhe; südlich davon wird Italienisch gesprochen, im Puschlav auch Pusciavign, ein lokaler Dialekt, wie er auch in den anderen südbündnerischen Tälern auftritt.

Fazit: Kontinuierlicher Wandel in der Kulturlandschaft

Oftmals wird in der Bevölkerung Kritik laut, wenn es darum geht, Kulturlandschaften in ihrem Gepräge zu verändern. Einheimische stossen auf Widerstand, weil sie neue Alpgebäude in einem, wie sie sagen, traditionellen Stil herrichten wollen, um das Antlitz des Ensembles möglichst nicht zu verändern; Touristen empören (oder freuen) sich, wenn Bergbahnunternehmen bisher

alpwirtschaftliche Täler plötzlich für den Wintertourismus entdecken und die Landschaft entsprechend umzuformen gedenken; Berggemeinden wollen subventioniert werden, um der Verwaltung von Alpen und Maiensässen entgegenzuwirken. In all diesen Fällen geht es um Wandelprozesse in Kulturlandschaften und alle aktiv Beteiligten haben, wenn vielleicht auch nur teilweise, recht in ihren Bestrebungen und Absichten.

Ein langer Blick auf die Kulturlandschaft Albula/Bernina zeigt hauptsächlich, dass es diese Kulturlandschaft, wie sie heute existiert, noch nicht sehr lange gibt. Ein wesentliches Element, nämlich der Bahnbau, kam an der vorletzten Jahrhundertwende dazu; seither wurde die agrarische Wirtschaftsweise äusserst tiefgreifend geändert; dazu kam – fast könnte man sagen: an ihrer Stelle – die touristische Entwicklung in gewissen Gebieten dazu. Auch davor gab es nur wenig Kontinuität: Die Walser besiedelten ab dem 13. Jahrhundert bisher brach liegende Teile der Landschaft und formten sie zu einer Kulturlandschaft und etablierten ein mehrstufiges Wirtschaftssystem, das sich von Wirtschaftssystemen der bereits Ansässigen teils mehr, teils wohl weniger unterschied. Allerdings blieb es nicht bei diesem Wirtschaftssystem; vielmehr wurde auch dieses kontinuierlich weiter entwickelt, angepasst und, falls es nicht mehr den Bedürfnissen entsprach, fallen gelassen.

Etwas sehr Konträres spielt sich derzeit ab: Die Kulturlandschaft hat ihre agrarwirtschaftlich begründete Funktion in weiten Teilen verloren, ihre tourismuswirtschaftliche Funktion als Anziehungspunkt hingegen behalten, ja stark ausgebaut. Es wird interessant sein zu beobachten, inwieweit sich die kulturelle Landschaft – in einem morphologischen wie gesellschaftlichen Sinn verstanden – verändert. Dass sie es tun wird, kann man getrost voraussetzen.

Weiterführende Literatur zum Thema findet sich in Kap. 7.e des Dossiers «Kandidatur UNESCO-Welterbe Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina», das in der Kantonsbibliothek Graubünden in Chur eingesehen werden kann (auch unter www.rhb-unesco.ch).

Reto Furter, 1971, ist Historiker und arbeitet unter anderem als Redaktor von *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*. Er hat über die Geschichte der Alpenwahrnehmung dissertiert.

Adresse des Autors: Dr. phil. Reto Furter, Zwüscha da Wäga, 7027 Calfreisen