

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 8: Pass d'Alvra : inventaire des voies de communication historiques = Albulapass : Inventar historischer Verkehrswege = inventario delle vie di comunicazione storiche = inventory of historic traffic routes

Artikel: Die Bündner Pässe = Les cols des Grisons

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773260>

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

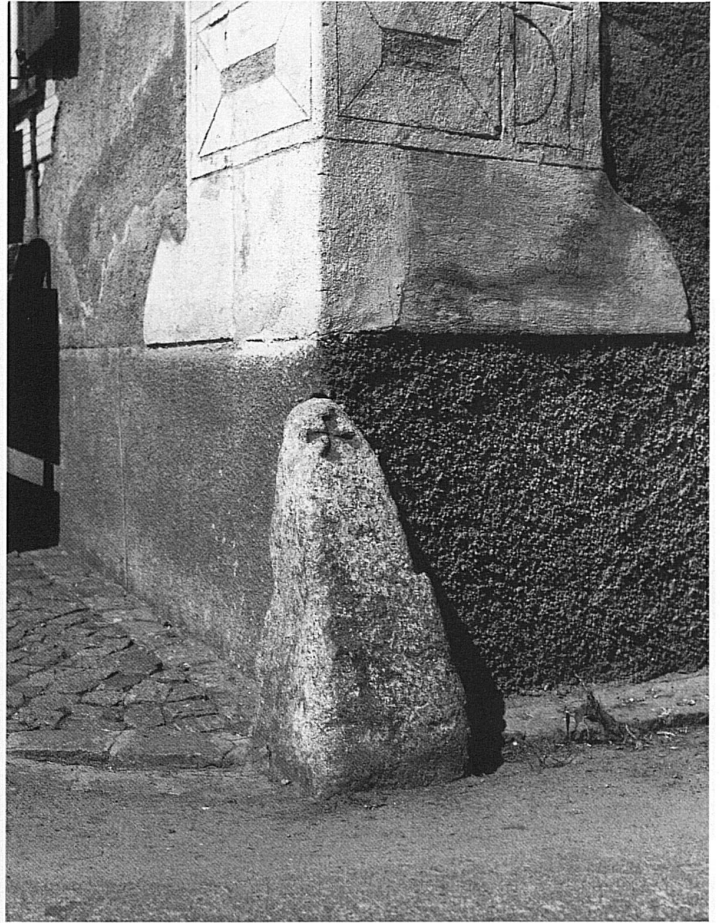
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.02.2025

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



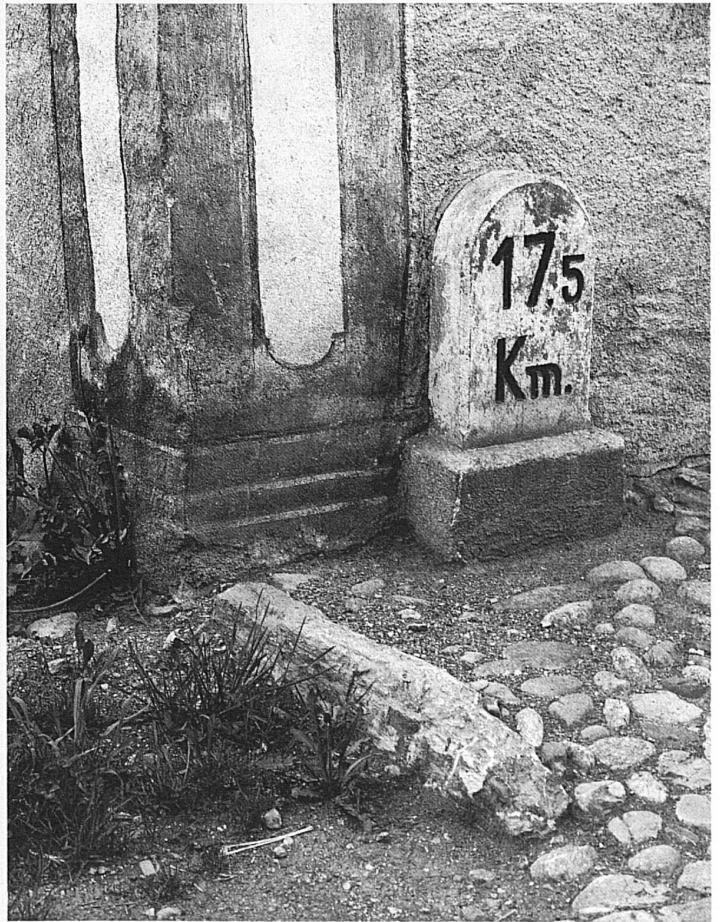
14



15



16



17

Die Bündner Pässe

«Das isch doch a verfluchta höllsicha Weg; dass mers Gott verzih! Lüt und Veh müesen z'letz do noch Hals und Bein brecha.» Derart äussert sich Säumer Hans in einer Flugschrift von 1818.

Die einzelnen Regionen Graubündens haben sich – bedingt durch unterschiedlichen Verkehr – grundsätzlich verschieden entwickelt. Während die Mehrzahl der Bündner Täler in einer weitgehenden Isolation verharrte, profitierten die Täler an den internationalen Transitrouten über Splügen und Bernhardin, Septimer und Julier bis Ende des 19. Jahrhunderts vom lebhaften und einträglichen Warenaustausch zwischen Nord und Süd; zugute kamen ihnen besonders die ab 1820 erstellten Fahrstrassen. Erst mit der schwindenden Bedeutung des Durchgangsverkehrs und dem Aufschwung des Tourismus verteilten sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Gewichte neu.

Der Transitverkehr

Bereits aus urgeschichtlicher Zeit ist Handelsverkehr über manche Bündner Übergänge aufgrund archäologischer Ausgrabungen bezeugt. Der Wegforscher Amon Planta hat Fahrstrassen aus der römischen Zeit vor allem am Julier und Maloja nachgewiesen – nicht jene sagenhaften Heerstrassen, sondern bescheidene, steile Wege für zweirädrige Karren.

Sogar diese Karrwege verschwanden bis ins Mittelalter. Erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts veranlasste der Churer Bischof den Ausbau des Septimerpasses zwischen dem Oberhalbstein und dem Bergell. Als der internationale Handelsverkehr eine Konkurrenzsituation unter den Alpenpässen schuf, wurde 1473 die Viamala-Schlucht ausgebaut, und so machte die «Untere Strasse» über Bernhardin oder Splügen den Vorsprung der «Oberen Strasse» über Septimer oder Julier/Maloja mehr als wett.

Bis ins 19. Jahrhundert wurden die Waren – etwa Seide, Wein, Gewürz oder gewerbliche Fertigprodukte – hauptsächlich auf dem Rücken von Saumtieren transportiert. Lokale Säumergenossenschaften, die sogenannten Porten, besaßen ein faktisches Transportmonopol. Für diejenigen Täler, die vom grossen Durchgangsverkehr berührt waren, bedeutete dies denn auch eine willkommene Ergänzung zum Einkommen aus der angestammten Landwirtschaft. Nach 1820 erfolgte die Eröffnung der ersten breiten, durchgehend mit grossen Wagen und Kutschen befahrbaren Wege, zuerst am Splügen und Bernhardin, dann am Julier und Maloja. Mitte des 19. Jahrhunderts war ein letzter Höhepunkt erreicht. Danach besorgten die Alpenbahnen am Brenner, Mont Cenis und Gotthard mehr und mehr den alpinen Warentransport.

Erst der Bau der Nationalstrasse N 13 liess den Durchgangsverkehr in Graubünden wieder aufleben. Ob allerdings der eilige Autofahrer auf seiner Reise von Hamburg nach Neapel in Graubünden mehr als Lärm und Abgase zurücklässt, erscheint heute manchem Bündner mehr als fraglich.

Der Regionalverkehr

In den nicht an Durchgangsrouten liegenden Bündner Tälern waren bis ins 19. Jahrhundert die Wegverhältnisse bescheiden. Stark auf Selbstversorgung ausgerichtet, war die Landwirtschaft relativ anspruchslos. Die Wege, die zum Tal hinausführten, waren meist nur für menschliche Träger, zum Teil für Saumpferde geeignet.

Besonders interessant ist die Beziehung mancher hochgelegener Walsertäler. Sowohl Safien als auch Vals und Avers orientierten sich früher nach Süden. Im Herbst trieb man das Vieh auf die Märkte ins Tessin oder nach Italien, über die schmalen und steilen Wege des Safierbergs (2486 m), Valserbergs (2504 m) und der Forcellina (2672 m). Auf dem Rückweg trugen die Bergler Salz, Wein und Korn, Dinge, die sie in ihren unwirtlichen Bergtälern nicht selbst

produzieren konnten. Diese Situation verwundert nicht, waren doch die meisten Wälder auch bereits von Süden und Südwesten ins Bündnerland eingewandert und die Gebirgspässe meist einfacher zu queren als die engen, gefährlichen Schluchten unten in den Tälern gegen Norden. Heute werden diese Bergübergänge nur noch von Wanderern benutzt. Die neuen Fahrstrassen vom Ende des 19. Jahrhunderts leiten den Verkehr gegen Norden, dem Fluss entlang durch die engen Schluchten.

Für heutige Begriffe halsbrecherische Wege führten auf manche Alpen, besonders dort, wo wegen Mangel an eigenen Weiden der Gebirgskamm überschritten werden musste. Man trieb das kleine, trittsichere Vieh sogar über Gletscher oder – wie beim Prasnolapass zwischen Soglio und dem Avers – über eine lange Steintreppe.



18

14/15 Paracarro heisst der Prellstein an Hauskanten und vorstehenden Ecken, um diese vor vorbeifahrenden Wagen zu schützen (Bergün).

16/17 Kilometersteine (alle 500 m).

18 Diese Mauer ist ein heutiger Versuch, auf Beton zu verzichten. Im Vergleich zu den historischen Vorbildern sind die Steinbrocken allerdings etwas gar und grob geraten

14/15 On nomme «paracarro» les boute-roues qui protègent les angles de maisons et de murs au passage des chars (Bergün).

16/17 Bornes kilométriques (tous les cinq cents mètres).

18 Ce mur est destiné à éviter le bétonnage de la route, mais les blocs de pierre, comparés à ceux d'autrefois, sont bien massifs et grossiers

14/15 A protezione degli angoli delle case sono stati sistemati dei paracarri (Bergün).

16/17 Pietre miliari (ogni 500 m).

18 Nel costruire questo muro si è voluto evitare, anche ai nostri giorni, l'impiego del cemento. Tuttavia, rispetto ai modelli storici, i massi sono di dimensioni un po' eccessive e il manufatto ha un aspetto grossolano

14/15 The stone that is placed at the corner of a building to protect it from passing vehicles is known as a "paracarro" (Bergün).

16/17 Kilometre stones (placed every 500 metres).

18 This wall shows that even today attempts are made to do without concrete

17

Les diverses régions des Grisons se sont développées très différemment suivant les voies de transit. Tandis que la plupart des vallées grisonnes tendaient à s'isoler, les vallées que traversaient des routes de transit internationales vers les cols du Splügen et du Bernardino, du Septimer et du Julier, tirèrent profit jusqu'à la fin du XIX^e siècle d'un trafic de marchandises animé et fructueux entre le Nord et le Sud, qui fut considérablement facilité par la construction de routes carrossables à partir de 1820. Toutefois, vers la fin du XIX^e siècle, la diminution du transit et l'essor du tourisme modifièrent de nouveau les rapports entre les vallées.

Les voies de transit

Des fouilles archéologiques ont montré que de nombreux cols des Grisons étaient fréquentés déjà aux temps préhistoriques. Armon Planta, spécialiste des voies de communication, a prouvé l'existence, notamment au Julier et à la Maloja, de routes romaines qui n'étaient pas les légendaires routes militaires, mais de modestes chemins à forte pente pour charrettes à deux roues.

Mais même ces chemins pour charrettes avaient disparu au Moyen Age. Ce ne fut qu'à la fin du XIV^e siècle que l'évêque de Coire ordonna la construction de la route du col du Septimer entre l'Oberhalbstein et le val Bregaglia. En 1473, lorsque le trafic international eut mis les cols alpins en compétition, on construisit la route dans les gorges de la Viamala, ce qui donna l'avantage à la «route inférieure» par le Bernardino ou le Splügen sur la «route supérieure» par le Septimer ou par les cols Julier/Maloja.

Jusque dans les premières décennies du XIX^e siècle, les marchandises – soie, vin, épices, objets artisanaux – étaient transportées surtout à dos de mulet. Des associations locales de muletiers possédaient en fait un monopole des transports qui, dans les vallées de grand transit, ajoutait un complément de revenu appréciable à ceux de l'agriculture traditionnelle. A partir de 1820 furent ouverts les premiers larges chemins carrossables pour grands chariots et diligences, d'abord au Splügen et au Bernardino, puis au Julier et à la Maloja. Ils connurent leur plus grand essor vers le milieu du XIX^e siècle. Puis, ce furent les chemins de fer du Brenner, du Mont Cenis et du Gothard qui assumèrent de plus en plus le transit des marchandises à travers les Alpes. Enfin la construction de la route nationale N13 redonna un nouvel élan au commerce de transit dans le canton des Grisons. Mais aujourd'hui on se demande si, dans leur voyage hâtif de Hambourg à Naples, les automobilistes laissent autre chose sur leur passage que du vacarme et des gaz d'échappement.

La circulation régionale

Jusque dans le cours du XIX^e siècle, les conditions routières étaient modestes dans

les vallées grisonnes sans grandes voies de transit. L'agriculture, largement autarcique, n'était pas exigeante. Les chemins conduisant à la vallée étaient aménagés pour le transport à dos d'homme et parfois à dos de mulet.

L'aménagement de certaines hautes vallées des Walser est particulièrement intéressant. Tant Safien que Vals et Avers étaient autrefois orientés vers le sud. On amenait en automne le bétail sur les marchés du Tessin ou d'Italie par les chemins étroits et abrupts du Safierberg (2486 m), du Valsberg (2504 m) et de la Forcellina (2672 m). Sur le chemin de retour, les montagnards transportaient du sel, du vin et du blé, que leurs hautes vallées ne produisaient pas. De telles conditions ne sont pas étonnantes puisque la plupart des Walser étaient arrivés dans les Grisons par le sud et le sud-ouest, les cols alpins étant plus faciles à franchir que les gorges étroites et dangereuses dans le fond des vallées orientées au nord. Aujourd'hui ces cols ne sont plus que des buts d'excursion. Les nouvelles routes carrossables construites à la fin du XIX^e siècle se dirigent vers le nord le long des rivières et à travers des gorges très étroites.

Des chemins tout à fait hasardeux selon les critères d'aujourd'hui conduisaient aux alpages, surtout dans les régions où, faute de pâturages, on devait franchir la crête des montagnes. On poussait devant soi le petit bétail alpin même à travers le glacier ou, comme au col Prasnola entre Soglio et le val d'Avers, le long d'un escalier de pierre.

25



En tant que voie de transit internationale, le col de l'Albula n'a jamais atteint la renommée du Septimer, du Splügen ou du Bernardino, pour la raison majeure qu'il ne traverse qu'une partie de l'arc alpin et qu'il faut encore en franchir un autre (Ofenpass, Bernina ou Maloja) pour gagner le Sud. En revanche, pour les communications intercantionales entre la Valteline, ancien pays sujet, et l'Engadine, d'une part, le Centre et le Nord des Grisons, d'autre part, son importance est restée considérable. De nos jours, la route du col est fermée en hiver: on passe par le chemin de fer de l'Albula impressionnant par ses nombreux tunnels hélicoïdaux. Route, rail et vestiges d'anciens chemins muletiers forment un complexe de communications très particulier.

Les temps anciens

On ne connaît guère de références historiques relatives au col de l'Albula avant le XVI^e siècle. On ne doute cependant pas qu'il fût fréquenté, mais on ne possède aucune indication sur le tracé exact du chemin, ce qui d'ailleurs est généralement le cas des cols alpins d'importance locale ou régionale. Les autochtones utilisaient et entretenaient les modestes chemins muletiers et n'avaient par conséquent aucune raison d'en dessiner le plan. Ils savaient d'expérience où l'on pouvait passer et ils transmettaient ce savoir à la jeune génération. Il n'y avait alors guère de touristes désireux de «s'égarer» dans cette région. On en est donc réduit à des éléments connexes pour démontrer que le

25/26 Die Schlucht unterhalb Bergün verunmöglichte lange Zeit den Durchgang und musste 130 m höher über Pentsch umgangen werden. Steinhauer aus Thusis schafften 1695 eine kühne Weganlage (26/29) am «Bergünerstein» (Igl Crap), die ein Jahr später dem Verkehr übergeben wurde. Hier soll zum ersten Mal in Graubünden Schwarzpulver für Strassenbauten verwendet worden sein (Sprengspuren, 25)

25/26 Le défilé du Bergünerstein obligeait autrefois à un détour par une contrepente au-dessus de Pentsch. En 1695, on conçut le plan d'un chemin audacieux (26/29) qui fut ouvert au transit une année plus tard. On dit que l'on y utilisa pour la première fois de la poudre noire dans une construction de route aux Grisons (25, traces d'explosifs)

25/26 Un tempo, l'orrido del Sasso di Bergün veniva evitato e la strada saliva passando per la località di Pentsch. Nel 1695 venne progettato un ardimentoso passaggio (26/29) che già un anno dopo veniva aperto al traffico. Si ritiene che in quell'occasione trovò impiego per la prima volta nei Grigioni la polvere pirica (tracce di brillamento delle mine, 25)

25/26 The defile of the Bergünerstein had to be bypassed in former times by a climb via Pentsch. In 1695 a daring new road was planned (26/29) and was opened a year later. It seems that gunpowder was here used for the first time in the Grisons for road building (Fig. 25 shows traces of the blasting operations)