

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz = L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse

Autor(en): **Schneider, Hanspeter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **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**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773262>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Albulapass

Im internationalen Transitverkehr hat der Albulapass nie die Bedeutung des Septimers, Splügens oder Bernhardins erreicht. Dies vor allem darum, weil er erst einen Teil des gesamten Alpenkamms überquert und sich auf dem Weg nach Süden noch ein weiterer Pass in den Weg stellt (Ofenpass oder Bernina oder Maloja). Für den innerbündnerischen Verkehr hingegen zwischen dem ehemaligen Untertanenland Veltlin und dem Engadin auf der einen, Mittel- und Nordbünden auf der anderen Seite hat der Albulapass immer grosse Bedeutung gehabt. Heute ist die Passstrasse im Winter geschlossen, offen bleibt die spektakuläre Linie der Albulabahn mit ihren vielen Kehrtunnels. Strasse, Schiene und die Spuren älterer Saumwege bilden zusammen eine alpine Verkehrslandschaft ganz besonderer Prägung.

Die Frühzeit

Historische Quellen zum Albulapass bestehen bis ins 16. Jahrhundert kaum. Dass er begangen wurde, steht ausser Zweifel, Aussagen zum genauen Wegverlauf jedoch fehlen fast ganz – ein typischer Sachverhalt für alpine Übergänge eher lokalen oder regionalen Charakters. Einheimische benutzten und unterhielten die bescheidenen Saumwege, Leute also, die keinen Grund hatten, den Wegverlauf auf Plänen festzuhalten. Wo es durchging, wussten sie zur Genüge, und dieses Wissen gaben sie an die jüngere Generation weiter. Touristen «verirrten» sich zu jener Zeit noch kaum in diese Ge-

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Schutz und Wiederbelebung alter Verkehrswege wie der Bündner Passstrassen sind Hauptziele des Inventars historischer Verkehrswege (IVS), das im Auftrag des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz entsteht. Mit dem IVS erhalten das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) und das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) eine wichtige Ergänzung. Das Inventarisieren der alten Wege soll mithelfen, die Geschichte und Bedeutung, aber auch Zusammenhänge

¹⁹ *Maiensässiedlung Naz. Das Maiensäss ist ein Temporärhof auf halbem Weg zur Alp. Haus und Stall sind meist unter einem Dach, es gibt getrennte Eingänge für Mensch und Tier*

¹⁹ *Mayens de Naz. Le mayen est une demeure temporaire à mi-chemin vers l'alpage*

¹⁹ *Maggenghi di Naz. Il maggengo è costituito da masserie poste a mezza strada verso l'alpe che vengono abitate solo temporaneamente*

¹⁹ *The "maiensäss" of Naz. The "maiensäss", literally "May seat", is a temporary settlement half-way up to the Alpine pastures proper*

gend. So ist man vor allem auf weg begleitende Elemente angewiesen, um einen frühen Verkehr über den Albula nachzuweisen. Den starken Einfluss des südlichen Engadins zeigen etwa die älteren Häuser in Bergün und Filisur, aber auch das dortige, stark gefährdete Romanisch verrät viele Anklänge an die Sprache ennet dem Berg. Für eine gewisse Bedeutung des Albulapasses sprechen nicht zuletzt Burgen und Türme an der Route, das Bergwerk in Bellaluna oder die stattliche Strassensiedlung La Punt am südlichen Fuss des Übergangs.

Belegt ist dann 1696 die Beseitigung eines der grössten Hindernisse an der Strecke, die mühsame Gegensteigung des Pentsch. Die Passage durch den Crap (Stein, Fels) unterhalb Bergün stellte eine strassenbauliche Höchstleistung dar, hier soll erstmals in Graubünden mit Schwarzpulver gesprengt worden sein. Der Abschnitt gehört noch heute zu den spektakulärsten Teilstücken der Albularoute.

Da die Wegverhältnisse in Stein und Geröll oberhalb der Waldgrenze eher prekär waren und nur auf Teilabschnitten überhaupt den Einsatz von bescheidenen Karren erlaubten, gestaltete sich im Winter mit dem möglichen Einsatz von Schlitten der Transport günstiger, ganz abgesehen davon, dass die einheimischen Säumerbauern dann auch über mehr Zeit verfügten. In höheren Lagen war aber der Weg stark lawinengefährdet, so dass bis ins 19. Jahrhundert da und dort Sommer- und Winterweg unterschieden werden.

Der Strassenbau

Als sogenannte «Kunststrasse» in einer Breite zwischen 3,5 und 4,8 Metern wurde der Pass erst von 1864 bis 1866 ausgebaut.

zwischen einzelnen unabhängig voneinander aufgenommenen schutzwürdigen Landschaften, Denkmälern und Ortschaften aufzuzeigen.

Die starke Zersiedlung oder der moderne Strassenbau führen heute ebenso zu einem bedenklichen Kulturlandverlust und zu umfassenden Veränderungen in der Landschaft wie flächenhafte Umgestaltungen von Grossmeliorationen und Güterzusammenlegungen. Dieser Wandel vollzieht sich nicht selten als rücksichtslose Zerstörung der gewachsenen Kulturlandschaft – die Vielfalt unzähliger Kleinformen, Hohlwege, Hecken oder natürliche Bachläufe, um nur einige zu nennen, müssen einer zunehmenden Gleichförmigkeit und Verarmung weichen. In jüngster Zeit hat diese Entwicklung – nicht nur bei den Umweltproblemen – in unserer Landschaft Grenzen der Belastbarkeit aufgezeigt. Folgen sind eine Häufung von Interessen- und Nutzungskonflikten sowie ein zunehmender Verlust an Lebensqualität und Erholungsraum.

Entscheidungsgrundlagen für die Raumplanung – Schutz durch Nutzung

Um Behörden und Planern Grundlagen für künftige Entscheidungen liefern zu können, sind die einzelnen stark gefährdeten Landschaftselemente und die bereits realisierten

Dann aber gewann er schnell an Bedeutung, der Kutschenverkehr ins Engadin nahm infolge des aufkommenden Tourismus rasch zu. Mit Ausnahme weniger Stellen ist die Routenführung heute noch die gleiche. Insbesondere auf der Nordseite sind erstaunlich viele historische Elemente wie Trockenmauern, Holzzäune oder steinerne Bogenbrücken anzutreffen. Ursprünglich wirken vor allem die noch erhaltenen Dämme im Trümmelfeld des Val di Gl Diavel zwischen Preda und der Passhöhe.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) betrachtet die Albulastrasse als eigentliches Baudenkmal, ähnlich einem schützenswerten alten Gebäude. Dabei bietet eine Passstrasse den Vorteil, dass sie buchstäblich erfahren wird, sei dies vom Automobilisten, vom sportlichen Radfahrer oder im Winter zwischen Preda und Bergün vom Schlittler. Wegen ihrer historischen Bausubstanz, der Einbettung in die alpine Landschaft und auch wegen der geschichtlichen Bedeutung ist sie ein Kulturobjekt erster Güte.

Die Verkehrslandschaft am Albula weist aber noch einen zusätzlichen Trumpf auf: die 1903 eröffnete Linie der Rhätischen Bahn. Die Paradestrecke der RhB wurde äusserst geschickt und rücksichtsvoll angelegt und bietet mit ihren Brücken, Kehrtunnels und Galerien immer wieder überraschende Situationen, vom begleitenden Wanderweg oder von der Strasse aus. Es ist zu hoffen, dass bei berechtigten Ausbausicherheitsanliegen dieses harmonische Nebeneinander nicht durch unpassende Neubauten beeinträchtigt oder gar alte Bauwerke – wie kürzlich vor der Passhöhe – einfach zugeschüttet werden.

Jürg Simonett

Veränderungen vorerst zu erfassen. Im Sinne einer Bestandesaufnahme der Kulturlandschaft entstehen Hinweisinventare des Natur- und Heimatschutzes. Über das reine Inventarisieren hinaus erarbeitet das IVS konkrete Lösungsvorschläge zur Erhaltung, Weiterverwendung oder Instandstellung schützenswerter historischer Verkehrswege. Die Mitarbeiter des IVS sind deshalb bestrebt, ihre Ergebnisse für die Richt- und Nutzungspläne anzubieten: Historische Verkehrswege sind attraktive Landschaftselemente, die in Planungen von Schutzzonen ebenso berücksichtigt werden wie als Elemente erlebnisreicher Wanderwege.

Bedingt durch eine zunehmende Uniformierung im Angebot touristischer Einrichtungen (Tennishallen, Schwimmbäder usw.) besteht auch in unserem Land die Gefahr eines starken Identitätsverlustes einzelner Fremdenverkehrsorte. Durch das Betonen der landschaftlichen Eigenheit (der Stockalperweg für die Gemeinde Simplon, der Julierpass für die Gemeinde Bivio) kann das IVS einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung dieses Identitätsverlustes leisten. Hier sind historische Verkehrswege als kulturhistorisch wertvolle Landschaftselemente und Sehenswürdigkeiten Teil des heute propagierten qualitativen Tourismus.

Hanspeter Schneider, Bern

col était déjà fréquenté jadis. Ainsi, à Bergün et à Filisur, d'anciennes maisons révèlent la forte influence de l'architecture de l'Engadine; de même la langue romanche, gravement menacée, rappelle celle que l'on parle au-delà du col. D'autres témoins attestent aussi l'importance de l'Albula: des ruines d'anciens châteaux et tours, la fonderie de fer de Bellaluna ou l'importante localité de La Punt au débouché sud de la route du col. En 1696 fut éliminé un des plus grands obstacles sur le trajet: la pénible contrepente du Pentsch. L'ouverture d'un passage à travers la roche du Crap en aval de Bergün constitue un exploit en matière de construction de routes: pour la première fois dans les Grisons, la poudre noire fut utilisée comme explosif. Ce tronçon de route est aujourd'hui encore un des plus fascinants de l'Albula. Comme les conditions de route à travers les graviers et les éboulis étaient plutôt précaires au-dessus de la limite de la forêt et que l'on pouvait se servir de petits chariots seulement sur certains tronçons, les transports avaient lieu en hiver au moyen de traîneaux d'autant plus commodément que les muletiers du village disposaient de plus de temps. Mais, à haute altitude, le danger d'avalanche obligea jusqu'au XIX^e siècle à différencier par endroits les tracés des routes d'été et d'hiver.

Construction de la route

C'est de 1864 à 1866 qu'eut lieu la réfection de la route, qui en augmenta la largeur jusqu'à 3,5 et 4,8 mètres. Elle acquit alors rapidement beaucoup d'importance, la circulation en diligence vers l'Engadine ayant très vite augmenté à cause du tourisme naissant. Le tracé est resté le même aujourd'hui, sauf à de rares endroits. On y rencontre du côté nord un nombre étonnant d'éléments historiques: murs de pierres sèches, clôtures de bois ou ponts à arche en pierre. Mais ce sont



27

surtout les restes de chaussées, dans l'amas de décombres du Val digl Diavel entre Preda et le col, qui évoquent les origines.

L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) considère la route de l'Albula comme un monument architectural au même titre qu'un ancien édifice digne de protection. A cela s'ajoute l'avantage qu'une route de col est une véritable voie de communication au service des automobilistes, des cyclistes sportifs et, en hiver, des lugeurs entre Preda et Bergün. A cause de son contexte historique, de son enracinement dans la zone alpine et de son utilité séculaire, elle revêt une importance culturelle primordiale.

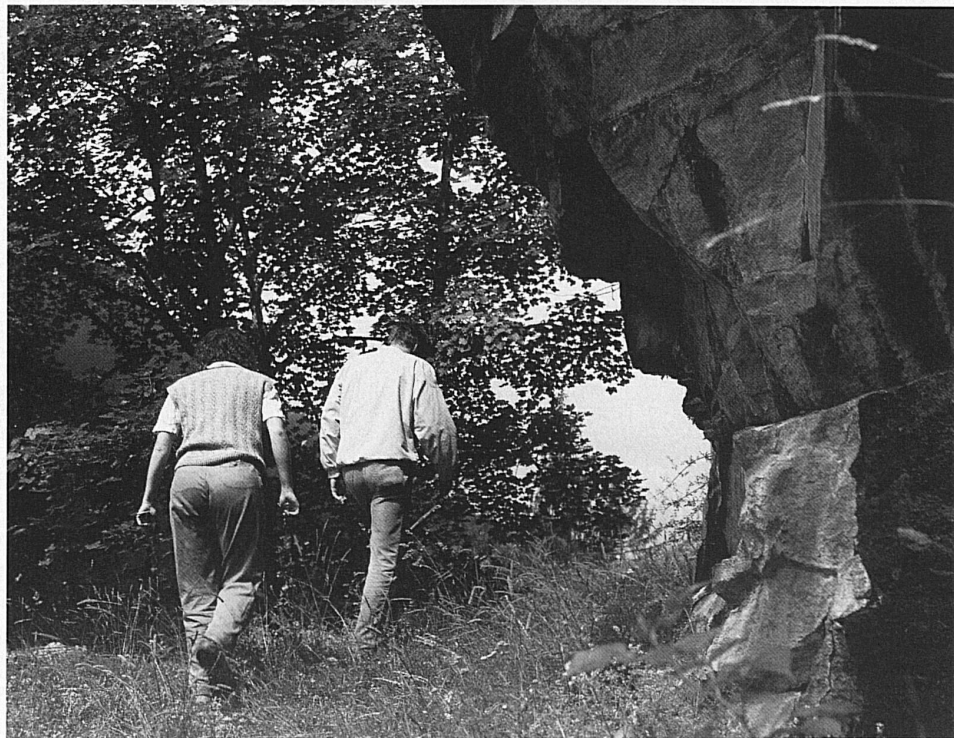
Mais le complexe de communications à l'Albula possède encore un autre atout: la ligne du Chemin de fer rhétique inaugurée en 1903. Ce trajet exemplaire a été conçu avec une science et une habileté magistrales et ses ponts, ses tunnels et ses galeries, vus du chemin pédestre le long de la voie ou de la route, ne cessent d'offrir des aspects fascinants. Il reste à souhaiter que ce complexe harmonieux ne soit pas abîmé par de nouvelles constructions inadéquates à la suite de travaux de rénovation, voire par l'élimination d'anciens bâtiments, comme récemment en aval du col.

L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse

Protéger et donner un nouvel essor aux anciennes voies de communication, notamment aux routes de col des Grisons: tel est le but principal de l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) qui résulte d'un mandat de l'Office fédéral des forêts et de la protection du paysage. L'IVS apporte un complément essentiel à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale et à celui des sites de Suisse qui méritent d'être protégés. L'inventorisation des anciens chemins doit contribuer à révéler l'histoire et l'importance des paysages, des sites et des monuments dignes de protection ainsi que les différentes corrélations entre eux.

La forte dispersion de l'habitat de même que les constructions de routes sont la cause à notre époque d'autant de pertes de terre arable et de transformations de paysages que les améliorations foncières et les regroupements de propriétés. Cette évolution

28



27/28 *Inscription 16BS88 beim «Martinsbänkli», auf dem Umgehungsweg des Bergünersteins. Diese enge Stelle wurde vermutlich vor dreihundert Jahren, also kurz vor der Öffnung der Strecke entlang der Felswand (29), verbreitert.*

29 *Heute wird erneut eine Sanierung des Bergünersteins erwogen, möglicherweise mit einem Tunnel, der den «Crap» unterfahren wird. Bleibt bloss zu hoffen, dass die offene Passage (unser Bild) nicht zerfallen wird*

27/28 *Inscription 16BS88 près du «Martinsbänkli» sur le chemin de contournement du Bergünerstein. Ce passage étroit fut probablement élargi il y a trois cents ans, peu avant l'ouverture du tronçon de route le long de la falaise rocheuse (29).*

29 *On envisage maintenant une nouvelle correction de la route du Bergünerstein, peut-être par un tunnel au-dessous du «Crap». Il faut toutefois espérer que le passage à ciel ouvert (notre illustration) ne tombera pas en ruine.*

provoque fréquemment la destruction brutale de cultures et d'innombrables agréments naturels – chemins, haies, ruisseaux – qui doivent céder leur place à la monotonie et à l'aridité. En ce qui concerne nos paysages, elle a récemment atteint, non seulement du point de vue écologique, la limite de ce qui est tolérable.

Critères en matière d'aménagement du territoire – Protection par l'usage

Pour faciliter les décisions des autorités et des planificateurs, il importe de bien discerner les éléments du paysage qui sont fortement menacés et les transformations qui ont déjà eu lieu. Les inventaires de la protection de la nature et du patrimoine national sont destinés à mieux déterminer la valeur de l'espace cultivé. Au-delà de la simple inventarisation, l'IVS propose des solutions concrètes pour la sauvegarde, l'usage ou l'aménagement des voies de communication historiques qu'il importe de protéger. Ses collaborateurs s'efforcent de transmettre leurs résultats pour toutes sortes de planifications: les voies de communication historiques sont des éléments attrayants du paysage qui doivent être pris en considération, tant en vue de l'établissement de zones protégées que comme éléments captivants des chemins pédestres.

L'uniformisation croissante des installations dérivées du tourisme (tennis couverts, piscines, etc.) menace aussi de défigurer certaines des stations de villégiature de notre pays. En soulignant la spécificité du paysage (chemin Stockalper à Simplon Village, col du Julier sur la commune de Bivio), l'IVS freine cette funeste évolution. Comme éléments précieux du paysage et comme facteurs culturels, les voies de communication historiques font partie du tourisme de qualité que l'on s'efforce aujourd'hui partout de propager.

Igl Crap Bergünerstein

27/28 Iscrizione 16BS88 presso il cosiddetto «Martinsbänkli», lungo il cammino che corre attorno al Sasso di Bergün. Questo stretto passaggio venne probabilmente ampliato trecento anni fa, poco prima dell'apertura della via (29).

29 Sono allo studio progetti di risanamento del Sasso di Bergün che prevedono la costruzione di una galleria. Nel quadro del progetto sarebbe auspicabile anche un intervento per salvare l'attuale via (nella foto)

27/28 Inscription 16BS88 near "Martinsbänkli" on the bypass route of the Bergünerstein. This narrow passage was presumably broadened three hundred years ago, just before the road along the cliff (29) was opened.

29 Today the reconstruction of the Bergünerstein road is again being considered, possibly with a tunnel that will pass below the "Crap". If these plans are carried out, it is to be hoped that the open passage (shown in the picture) will not fall into neglect

