

Strecke GR 37 Tiefencastel -/ Lenz - Bergün (- La Punt)
Linienführung 3 Albulastrasse von 1855-58
Landeskarte 1216, 1236

GESCHICHTE *Stand Mai 1994 / Hj*

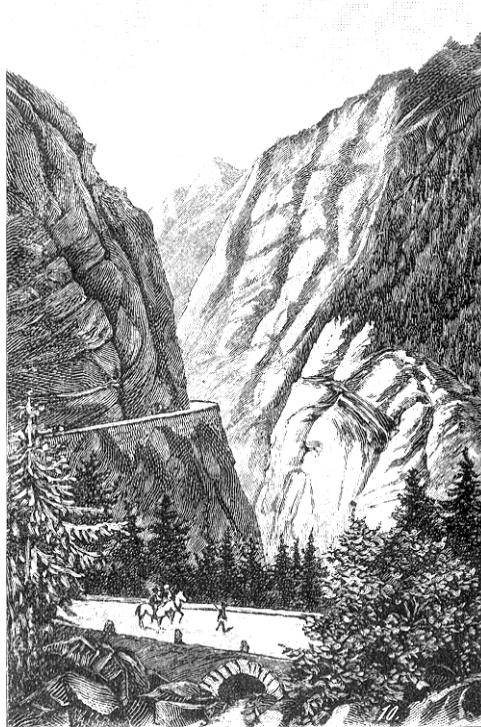
Die Strasse Tiefencastel - Bergün wurde 1855/58 ähnlich dem Trassee des „Alten Talweges“ angelegt. Die Strassenpläne zur Albulastrasse (STAGR, 749) sowie der Vergleich der TK Bl. XV/1853 und der beiden TA 422 Lenz 1886 und TA 426 Savognin 1887 zeigen dennoch einige Abweichungen:

- Östlich Tiefencastel, wo die Strasse weiter entfernt von der Albula angelegt wurde
- in Surava (oberhalb des „Alten Talweges“)
- zwischen Surava - und Alvaneu Bad, wo sie näher an den Hang gelegt wurde
- in und nach Alvaneu Bad (der „Alte Talweg“ verlief näher der Albula)
- westlich Filisur: der „Alte Talweg“ verlief etwa wie der heutige Fussweg; die neue, der Strasse von 1855/58 entsprechende Linienführung bauten die Filisurer bereits 1840 (EGLI 1978: 281)
- bei Bellaluna, wo die neue Strasse bereits kurz nach Bellaluna auf die rechte Albulaseite quert (etwa an der gleichen Stelle wie der „Alte Talweg“, während das Strässchen von 1696 noch weitere 800 m auf der linken Talseite blieb).

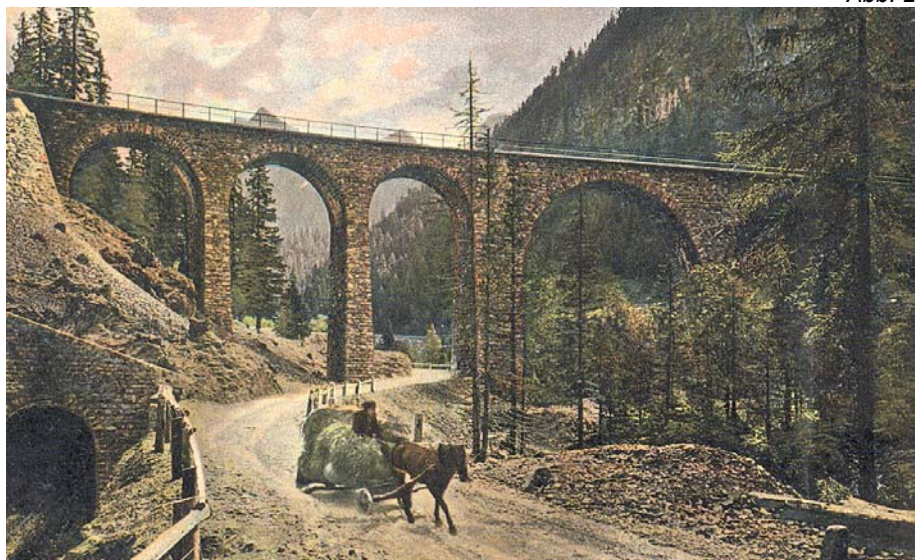
Im 19. Jahrhundert gab es starke Veränderungen bei Linienführung und Strasse: Die zunächst auf einer Breite von 3.60 m erstellte Strasse erfuhr mehrere Verbreiterungen (1882 Ausstellplätze Bellaluna, 1885 Zanèbrücke - Bellaluna, 1889 Suravabrücke - Zanè, 1894 im Stein bis gegen Bergün). Dazu kam 1888 die Strassenverlegung nach einem Hochwasser zwischen Filisur und Bellaluna (GR 37.3.2) sowie diejenige über den Tuorsbach bei Bergün und die neue Steinbrücke von 1897. 1907 wurde die gewölbte Strassenbrücke bei Bellaluna über den Stulserbach umgebaut (und im November 1994 abgerissen).

(ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 12f.).

*Der Bergünerstein von J. Scotti
(Xylographie, 2. Hälfte 19. Jh. (RM)).
Abb. 1*



*Einspanner auf der Albulastrasse zwischen Bergün und Preda. Die
Bahn wurde 1903 gebaut. (in: CAMINADA PAUL 1983: 234).
Abb. 2*



GELÄNDE Aufnahme 27. April 1994 / Hj

Von der originalen Bausubstanz von 1855/58 ist zwischen Tiefencastel und Filisur praktisch nichts mehr vorhanden. Zu den

wenigen Ausnahmen gehören einige kurze, relativ unscheinbare Trockenstützmauern aus Bruchsteinen bei Pro Farrér oder die Trockenstützmauer in der grossen Kehre vor Filisur. Zwischen Filisur und Bergün werden die traditionellen Elemente häufiger, aber auch hier wurde und wird die Strasse ausgebaut. Die Dorfdurchfahrt durch Filisur wurde teilweise verbreitert (EGLI 1978: 198). Viele Bruchsteinmauern erhielten Betonaufsätze, traditionelle Brüstungsmauern wurden durch Betonmauern ersetzt und statt der kunstvollen Trockenstützmauern prägen besonders auf dem Abschnitt von Filisur bis Bellaluna Blocksteinmauern das Strassenbild. Heute versucht man, dem traditionellen Charakter der Passstrasse gerechter zu werden, indem massvoller verbreitert wird und traditionelle Elemente wie Brüstungsmauern in das Ausbaukonzept einbezogen werden. Auf dem Teilstück von Bellaluna bis zum Stein wurden die Kurvenradien nur gering vergrössert und statt Leitplanken bilden dem historischen Vorbild angepasste Brüstungsmauern und Bündnerzäune die talseitige Strassenbegrenzung. Beim Crap (Bergünerstein), dem Prunkstück der Albulalinie, wurden die morschen Brüstungsmauern durch Betonmauern ersetzt.

*Die enge Dorfdurchfahrt in Filisur wurde nur an wenigen Orten dem Autoverkehr angepasst.
Abb. 3 (Hj, 30. 9. 1994)*



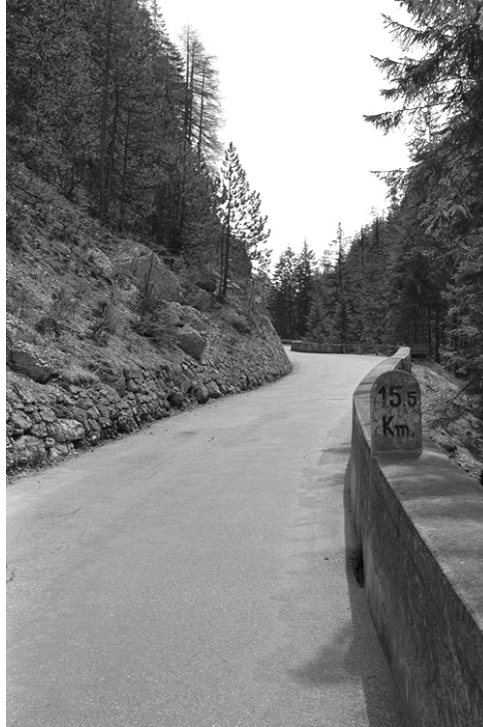
*Die traditionellen Stützmauern aus Ortsgestein beleben das Strassenbild und der Bündnerzaun ermöglicht auch in Kurven eine gute Übersicht.
Abb. 4 (Heg, 1. 5. 1994)*



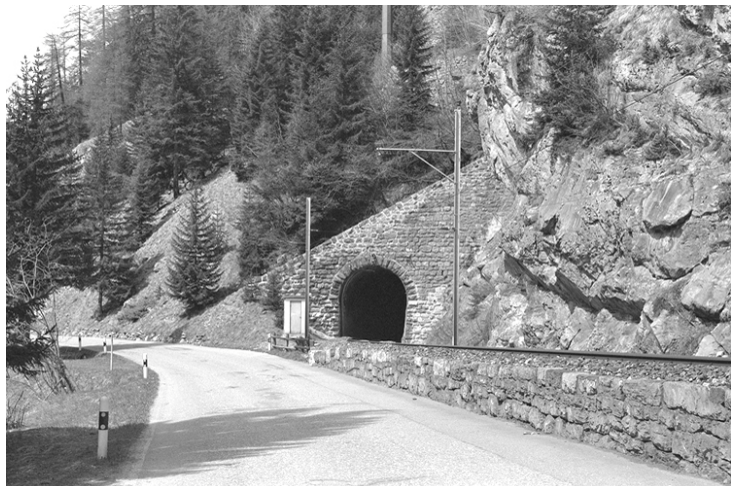
*Die Brüstungsmauer in der engen Felspassage des Crap 1994: Die ursprünglich gemörtelte, aus Bruchsteinen bestehende talseitige Stützmauer wird an mehreren Stellen durch Betonflickwerk unterbrochen.
Abb. 5 (Hj, 27. 4. 1994)*



*Am südlichen Ausgang des Crap besitzt die Strasse noch ihren traditionellen Charakter mit bergseitiger Trockenmauer und talseitiger Brüstungsmauer mit Kilometerstein.
Abb. 6 (Hj, 27. 4. 1994)*



*Kurz vor Bergün begegnen sich Strasse und Bahn. Die 1903 erbaute Bahnlinie prägt zusammen mit der Strasse von Bergün bis Preda die Verkehrslandschaft.
Abb. 7 (Hj, 27. 4. 1994)*



Die Zanèbrücke über das Landwasser vor Filisur. Der Übergang war immer wieder durch den Fluss gefährdet. Auch die heutige Betonbrücke stammt nicht aus der Zeit des Baus der Albulastrasse, sondern ist ein Werk der Westermann und Co. aus St.Gallen von 1914.
Abb. 8 (Hj, 24. 6. 1994)



Der Ausbau der Strecke Filisur – Bergün in den 1980er Jahren nahm wenig Rücksicht auf den traditionellen Charakter der Albulastrasse: Die bestehenden talseitigen Stützmauern wurden durch armierte, massige Winkelstützmauern gemäss kantonaler Norm ersetzt.
Abb. 9 (Heg, 1. 5. 1992)



Verglichen mit der originalen Linienführung mit ihrem günstigen Massenausgleich wirkt der Strassenneubau mit den mächtigen Blockwurfmauern schwerfällig.
Abb. 10 (Heg, 1. 5. 1992)



Die grossfugigen Stütz- und Brüstungsmauern in Surava. Diese 1994 errichteten Blendmauern verfügen über einen Betonkern.
Abb. 11 (Hj, 24. 6. 1994)



Die Albulastrasse unterhalb des Bergünersteins: Bergseits gemörtelte Blockwurfmauern, talseits Brüstungsmauern mit Betonkern.
Abb. 12 (Hj, 27. 4. 1994)



— Ende des Beschriebs —