

*Strecke GR 39 (Tiefencastel -) Bergün - La Punt; Albulapass*  
*Linienführung 10 Kunststrasse von 1864/66*  
*Landeskarte 1236, 1237*

### **GESCHICHTE** *Stand Mai 1997 / Hj*

Die Albulastrasse von Tiefencastel bis Bergün wurde zwischen 1855 und 1858 gebaut. 1864-1866 folgte der Bau der 23 km langen und 4.2 m breiten Passstrasse von Bergün bis La Punt. Sie kostete rund 350'000 Franken, wovon der Bund 100'000 und der Kanton 60'000 Franken übernahmen (CLOETTA 1978: 117). Diese Passstrasse wurde im Gegensatz zu den Kommerzialstrassen (1818-23 die Untere Strasse über die Pässe Splügen (GR 17) und Bernhardin (GR 19), 1820/40 die Obere Strasse von Chur durchs Oberhalbstein über den Julier (GR 31) und den Maloja ins Bergell (GR 33) als Verbindungsstrasse klassiert; andere solche Verbindungsstrassen waren diejenige ins Prättigau (GR 45), ins Bündner Oberland und über den Lukmanier (GR 77), ferner die Engadinerstrasse und diejenige über die Pässe Bernina (GR 61), Flüela und Ofen (die letzteren beiden figurieren noch nicht in der Streckenliste). (ZUSAMMENSTELLUNG 1932). Fast sämtliche dieser Verbindungsstrassen wurden zwischen 1840 und 1880 gebaut. Der darauf einsetzende Postkutschenverkehr dauerte auf dem Albula aber nicht lange: 1904 wurde dort die Albulabahn eingeweiht.

Für die Kunststrasse wurde ein gänzlich neues, von den bisherigen Wegen abweichendes, Trasse angelegt: Bis Preda verläuft dieses meist oberhalb des Saumweges, nach der Doppelkehre bei Palpuogna unterhalb davon bis zum Crap Alv. Die markantesten Abweichungen ergeben sich zwischen Crap Alv und der Passhöhe. Vor allem die Felspassage südlich Igls Plans bot beträchtliche Schwierigkeiten, und dieser Abschnitt erwies sich besonders im Winter der Schneeverwehungen wegen als problematisch (CLOETTA 1978: 117). Ab der Passhöhe wurde die Strasse bis zur Alp Alesch mehrheitlich unterhalb des Saumweges angelegt, von dort bis La Punt zwang das steile Gelände zu mehreren engen Kehren (STRASSENPLÄNE ALBULASTRASSE 1864: STAGR). Die Linienführung ist seither nicht grundsätzlich verändert worden. Seit 1947 wird die Strasse aber etappenweise ausgebaut: (Auskunftsperson: Herr Claudio Buchli, Bezirkstiefbauamt III, Samedan).

- 1947: Wegerhütte (unterhalb Punt Granda)
- 1958/62/73: Um Alp Alesch (Wendeplatten u.a.)
- 1967: Crap Alv - Punt Ervedi
- 1974/76: God Via Bella/Arschaida/Segantinikurve
- 1976: Crap Alv - Hospiz
- 1995f.: Gravulesch

**GELÄNDE** *Aufnahme 7. Oktober 1985 / Heg, Hj*

Die Strasse von Bergün nach La Punt-Chamues-ch wurde 1866 eröffnet. Sie konnte ihren Charakter, wenigstens was ihre Linienführung angeht, beibehalten. Wie andere Passstrassen erfuhr aber auch der Albula in der Zeit nach 1945 Änderungen, und manch traditionelles Element wurde den Bedürfnissen des modernen Verkehrs geopfert. Betrachtet man den Pass als Ganzes, geschah diese Modernisierung in viel geringerem Ausmass als etwa am Julier; der Hauptgrund liegt wohl darin, dass der Albula im Winter geschlossen bleibt, d.h. er ist eher eine alpine Nebenroute mit touristischem Charakter denn ein eigentlicher Transitpass. Trotz Neuerungen – besonders auf der Engadiner Seite – begegnet man auf der ganzen Strecke nach wie vor trocken gemauerten oder gemörtelten Stützmauern, traditionellen Tombini, Kilometersteinen und einigen Natursteinbrücken. Auch Kleinformen wie hölzerne Randpfosten, Streusandkisten oder gepflästerte Seitengräben (Cunette) kommen recht häufig vor. Die traditionellen Holzzäune wurden in den letzten Jahren mehrheitlich ersetzt, sei es durch metallene Leitplanken oder durch neue Holzzäune. Besonders viel traditionelle (aber nicht unbedingt aus der Bauzeit stammende!) Elemente weisen folgende Teilstücke auf:

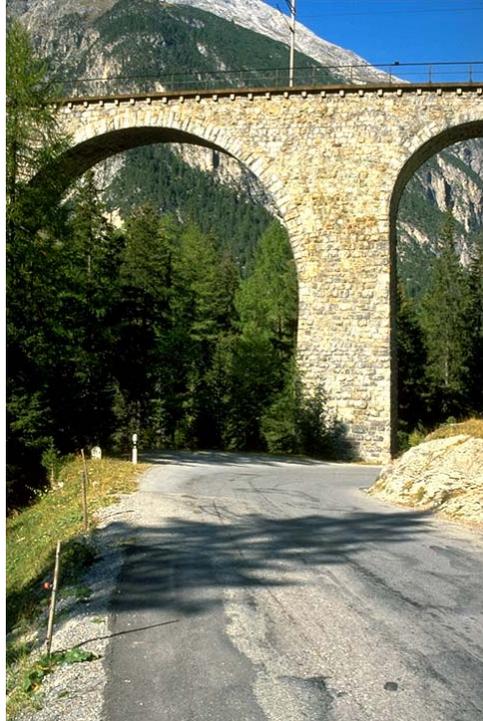
- Tranter IIs Craps - Naz (mit den Brücken Tranter IIs Craps und Punt Ota).

- Palpuogna - Passhöhe (bei Ervedi wurde die originale Linienführung an zwei

Stellen korrigiert).

- Von der (aufgelassenen) Punt Alp d'Alvra (Pkt. 2180) bis zur Alp Alesch.

*Das Strassenstück von Bergün bis Preda wird durch die imposanten Bauten der Rhätischen Bahn geprägt wie hier bei Punt Ota.  
Abb. 1 (JS, 7. 10. 1985)*



*Im Strassendamm eingemauerter, traditioneller Holzzaunpfosten.  
Abb. 2 (JS, 7. 10. 1985)*



*Die Passstrasse im Winter am Eingang  
ins Val digl Diavel. Die neuen  
Holzpfosten lehnen sich an ihre  
historischen Vorbilder an.  
Abb. 3 (Hj, 30. 1. 1997)*



*Aus der Entstehungszeit der  
Passstrasse stammt auch diese  
gemörtelte Bogenbrücke mit einer  
Brüstungsmauer mit Bögen in La Punt  
(Pkt. 1743). Die Gewölbequader sind  
mit einem Eisenanker gesichert.  
Abb. 4 (JS, 7. 10. 1985)*



*Die aufgelassene gemörtelte Brücke  
Alps d'Alvra (Pkt. 2180) zwischen der  
Passhöhe und der Alp Alesch. Um die  
offensichtlich instabile Konstruktion zu  
stützen, wurde der Brückenbogen  
verkleinert, die Bogenbrücke zum  
Tombino umfunktioniert  
(Detailaufnahme).  
Abb. 5 (Hj, 11. 10. 1996)*



*Die mit Schnee aufgefüllte Rinne im  
Hintergrund ist ein Hohlwegrelikt aus der  
Zeit vor der Passstrasse.  
Abb. 6 (Hj, 11. 10. 1996)*



*Das Wegerhaus unterhalb der Punt  
Granda.  
Abb. 7 (JS, 7. 10. 1985)*



*Von der Passhöhe führt die Strasse auf  
einem wenig ausgeprägten Dammweg in  
Richtung Engadin. Im Hintergrund das  
Hospiz und die Bergüner Berge.  
Abb. 8 (Hj, 11. 10. 1996)*



*Strassenausbau von 1958 oberhalb der  
Alp Alesch auf der Engadiner Seite.  
Abb. 9 (Hj, 11. 10. 1996)*



*Die zweite Wendekehre unterhalb God  
Via Bella. Die heller erscheinende  
Brüstungsmauer im oberen Teil ist  
gemörtelt.  
Abb. 10 (Hj, 11. 10. 1996)*



Die Albulapassstrasse darf auf weiten Stücken noch als reich an traditionellen Elementen eingestuft werden. Verschiedene konzeptionelle Verbesserungen wurden erreicht. Wie notwendig ein behutsames Vorgehen ist, zeigen überdeutlich die folgenden zwei Aufnahmen vom Herbst 1987 und vom Frühling 1988. Der trockengemauerte Damm mit den Holzzäunen wurde zugeschüttet.

*Die Situation am Albula im Herbst 1987  
(Bild SVZ).  
Abb. 11*



*Derselbe Ort im Frühling 1988 (Bild  
SVZ).  
Abb. 12*

