

04/06/2002 |

Albulapass

Alpenübergang (2312 m) in Graubünden zwischen Bergün/Bravuogn und La Punt-Chamues-ch, bedeutend insbes. für den Nord-Süd-Transit des 16. Jh. über den Berninapass. Da sich der Hauptverkehr über westlichere Pässe nach Chiavenna abwickelte, kam allg. dem A. (rätorom. Pass d'Alvra) zweitrangige Bedeutung zu: Er diente zumeist der lokalen Verbindung, dem Verkehr mit dem Veltlin und den Salzfuhrn aus Hall in Tirol.

Ein Kreuz auf dem A. ist überliefert aus einem Bündnisprojekt von 1451 zwischen dem Grauen Bund und dem Oberengadin. Es bezeichnete bei Cruschetta (2236 m), auf der Bergüner Seite des Passes, die alte Landmark, die Grenze zwischen Engadin und Albulatal. Mehr ins Licht der Gesch. rückt der A. durch den Bericht einer venezian. Gesandtschaft, die den Berg am 29.12.1525 unter grossen Mühsalen überschritt. Ebenso schwierig gestaltete sich 1537 die Reise des Florentiner Bildhauers und Goldschmieds Benvenuto Cellini, der am den 7./8.5. über Berninapass und A. zog; bei gewaltigen Schneemassen schwebten er und seine Genossen des Öfteren in Lebensgefahr. Der A. wies damals kein Hospiz auf der Passhöhe auf; erst später stand bei [Crap Alv](#) ein Wirtshaus. Offenhaltung und Unterhalt der Strasse oblagen den Nachbarschaften Bergün und La Punt-Chamues-ch. Die Konvention des Oberengadins von 1544 mit Chamues-ch *de ruptura Albule* regelte v.a. die Offenhaltung im Winter (11.11.-1.4.); die stets lawinengefährdete Passstrasse musste beständig mit Latten markiert sein. Als Entgelt für den Unterhalt durften die Nachbarn von Chamues-ch ein Weggeld einziehen. Der Warenverkehr über den A. betraf v.a. Wein, Getreide, Reis und Salz. Der blühende Bergwerksbetrieb bei Bergün und Filisur sowie am Berninapass bedingte zudem zeitweise intensive Erz- und Metalltransporte. Als Frankreich 1548 auf der A.-Berninapass-Route einen Postdienst einrichtete, um den Verkehr mit Venedig sicherzustellen, erhöhte sich die Attraktivität beider Pässe. Entlang der Albularoute wurden in Chur, Lantsch, Bergün und La Punt-Chamues-ch spezielle Leute mit Pferden für den franz. Postdienst vertragl. verpflichtet.

Mit dem Bau der neuen venezian. Markusstrasse von Bergamo nach Morbegno 1593 verlagerte sich der Transitverkehr wieder fast ganz auf die Splügen-Septimer-Route; A. und Berninapass verloren an Bedeutung. Trotzdem wurde der Albulaweg begangen und ausgebessert. 1696 erfolgte der Durchbruch durch den Bergüner Stein, den man zuvor hatte umgehen müssen; dabei wurde erstmals in Graubünden Pulver als Sprengmittel im Strassenbau verwendet. Der Bergüner Zolltarif von 1759 nennt Gebühren für Saumlasten, Wagen und Schlitten, was auf eine mind. teilweise Befahrung des A.es schliessen lässt. Der Bau der heutigen Fahrstrasse zwischen Bergün und La Punt-Chamues-ch erfolgte 1865. Die Albula-Eisenbahn (RhB) mit ihren kühnen steinernen Viadukten, den Kehrtunnels und dem langen Durchstich zwischen Preda und Spinas im Val Bever wurde 1903 eröffnet.

Literatur

- R.A. Ganzoni, «Davart il cuolm d'Alvra», in *Annalas* 25, 1911, 63-71
- M. Bundi, «Über die Bündnerpässe nach Venedig», in *schweizer hotel journal*, Frühjahr 1991, 36-38

Autorin/Autor: Martin Bundi