

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: Der Albulapass = Passo dell'Albula = Le col de l'Albula = Il pass d'Alvra = The Albula Pass

Autor: Simonett, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773261>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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



Der Albulapass

Im internationalen Transitverkehr hat der Albulapass nie die Bedeutung des Septimers, Splögens 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-

gend. So ist man vor allem auf wegbegleitende 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.

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 Trümmersfeld des Val dgl 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 Ausbau- und Sicherheitsanliegen dieses harmonische Nebeneinander nicht durch unpassende Neubauten beeinträchtigt oder gar alte Bauwerke – wie kürzlich vor der Passhöhe – einfach zugeschüttet werden.

Jürg Simonett

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

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

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

19 *Maiensässsiedlung 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*

Passo dell'Albula

Nel quadro del traffico internazionale, l'Albula non ha mai assunto l'importanza di altri passi come lo Spluga, il San Bernardino o il Pass de Sett. Ciò è dovuto al fatto che l'Albula permette di superare soltanto parzialmente l'arco alpino e chi vuole spingersi a sud deve affrontare un altro passo alpino (Forno, Bernina o Maloja). All'interno dei Grigioni invece, l'Albula ha sempre svolto un ruolo di primo piano nelle relazioni con l'Engadina e la Valtellina, territorio che si trovava in un rapporto di sudditanza da Coira, come pure con le regioni al centro e al nord del Cantone.

Ai nostri giorni, la strada del passo rimane chiusa tutto l'inverno e il traffico continua lungo la spettacolare linea ferroviaria dell'Albula dotata di numerose gallerie elicoidali. La strada, la ferrovia e alcuni tratti delle antiche vie mulattiere formano un quadro paesaggistico tutto particolare.

La cosiddetta «strada artificiale» del passo fu costruita soltanto fra il 1864 e il 1866; la larghezza del campo stradale variava da 3,5 a 4,8 metri. Sul versante nord sono rimaste numerose testimonianze storiche di questa via, ad esempio muri a secco, steccati in legno e ponti ad arco in pietra. Nella Val digl Diavel, fra Preda e il culmine del passo, si possono vedere i terrapieni sorprendentemente ben conservati che si allineano lungo la vasta distesa di pietrame. In effetti, l'IVS considera la strada dell'Albula come un autentico monumento architettonico, importante quanto un vecchio edificio meritevole di protezione. Tenuto conto della sostanza architettonica d'importanza storica, della sua ubicazione nel mondo alpino e del suo passato carico di storia, la strada deve essere considerata come un elemento culturale di primissimo piano. Pertanto, pur avendo comprensione per i necessari lavori di ampliamento e per le esigenze di sicurezza, è auspicabile che l'armonioso quadro creato dai vecchi manufatti storici non venga messo a soqquadro da nuove costruzioni non adeguate; occorre inoltre evitare che le vecchie opere stradali vengano sepolte sotto il materiale di ricolma, come è purtroppo avvenuto recentemente poco lontano dal culmine dell'Albula.

Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera

Per conto dell'Ufficio federale delle foreste e della protezione del paesaggio viene allestito l'Inventario delle vie di comunicazione storiche (IVS) il cui obiettivo principale consiste nel proteggere e rivitalizzare le vecchie vie di comunicazione.

Le singole regioni dei Grigioni hanno registrato uno sviluppo alquanto differenziato dovuto alle caratteristiche delle correnti di traffico. Se è vero che buona parte delle valli grigioni era rimasta nell'isolamento, le valli poste lungo le principali arterie del traffico internazionale attraverso lo Spluga, il San Bernardino, il Pass da Sett e lo Julier trassero profitto fin verso la fine del XIX secolo dagli intensi e proficui scambi commerciali fra nord e sud; esse beneficiarono in particolare della costruzione di vie carrozzabili a partire dal 1820.



22/23



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 Âge. 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 Valserberg (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)



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.

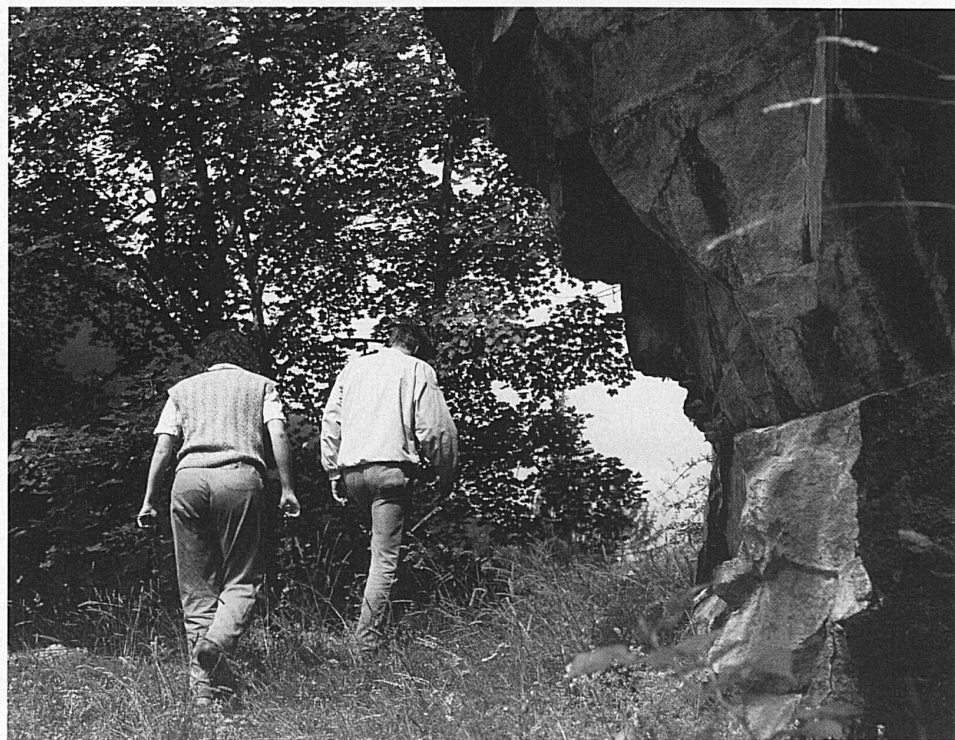
Mais le complexe de communications à l'Albula possède encore un autre atout: la ligne du Chemin de fer rhétique inaugurée en 1903. Ce trajet exemplaire a été conçu avec une science et une habileté magistrales et ses ponts, ses tunnels et ses galeries, vus du chemin pédestre le long de la voie ou de la 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 Inschrift 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.

Il pass d'Alvra

Per il traffic da transit internaziunal n'ha il pass d'Alvra mai cuntanschi l'impurtanza dal Set, dal Spligia u dal Bernardino. Quai surtut perquai ch'el traversa be ina part da las Alps e ch'ins ha da surmuntar anc in ulteriur pass (Furn, Bernina u Malögia) per arrivar enten il sid. Per il traffic intern dentant tranter la terra subditta da la Valtellina e l'Engiadina d'ina vart, il Grischun central e settentriunal da l'autra vart ha il pass d'Alvra adina gi grond d'impurtanza.

Oz è la via dal pass serrada l'enviern, averta resta il traject spectacular da la viafier da l'Alvra cun ses tunnels a spirala. La via, la rait da viafier e las restanzas da vias da sauma veglias furman ensemen ina cuntrada da comunicaziun da gener tut spezial.

Sco stradun en ina ladezza tranter 3.5 e 4.8 meters è la via dal pass vegnida reconstruida pir dal 1864 al 1866. Sin la vart settentriunala dal pass chatt'ins ordvart blers elements istorics da quest stradun, sco mirs sitgs, saivs da lain u punts ad artg da crap. Ina parita originala han oravant tut las scarpas anc preservadas en las ruinas da la Val dal Diavel tranter Preda e sisum il pass.

L'IVS considerescha lura er la via d'Alvra sco in vair monument, sumegliant ad in edifiz dign da protecciun. Pervi da sias construcziuns istoricas, sia integraziun en la cuntrada alpina e pervi da sia impurtanza istorica è ella in object da cultura d'emprima qualitat. Igl è da sperar che las renovaziuns giustifitgadas per la segirezza da la via na disturbian betg cun construcziuns modernas nunadattadas ils differents vegls edifizis ch'existan en tutta armonia in sper l'auter u ch'i vegnia schizunt cuvert veglias construcziuns, sco quai ch'igl è vegni fatg da curt damanaivel dal culm.

L'Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra (IVS)

La protecciun e revitalisaziun da veglias vias da comunicaziun sco las vias dals pass grischuns en il scopo principal da l'IVS che vegn realisà per incumbensa da l'Uffizi federal da selvicultura e da la protecciun da la cuntrada.

Las singulas regiuns dal Grischun han gi – tut tenor lur impurtanza per il traffic – in svilup fitg different. Entant che las bleras valladas grischunas èn restadas en ina situaziun pli u main isolada, han profità las valladas lung las rutas da transit sur il Spligia e Bernardino, il Set ed il Gelgia fin a la fin dal 19avel tschientaner dal stgomi intensiv e lucrativ da raubas tranter il nord ed il sid. In avantatg spezial èn oravant tut stadas las vias da comunicaziun construidas a partir dal 1820. Pir cur ch'il traffic da transit ha plaun a plaun pers sia impurtanza e ch'il turissem ha cumenza a sa sviluppar èn las relaziuns sa midadas vers la fin dal 19avel tschientaner.

47 Der Weiler Latsch, auf 1588 m Höhe rund zweihundert Meter über Bergün gelegen

47 Hameau de Latsch à 1588 m

47 Il casale di Latsch sorge a 1588 m

47 The village of Latsch



The Albula Pass

Qu le chemin de fer

The Albula Pass has never been as important for the international transit trade as the Septimer, Splügen or San Bernardino. Yet within the Canton of the Grisons, it has always played a prominent part as a means of communication between the Engadine and the subject territory of Valtellina on the one hand and the Central and North Grisons on the other.

Today the pass road is closed in winter, but the spectacular Albula railway line with its numerous loop tunnels remains open. Road, rail and the traces of old sumpter paths together form a complex of traffic routes offering many fascinating aspects.

A so-called "artificial road", from 3.5 to 4.8 metres in width, was built over the pass only in 1864–1866. A surprising number of historic features of this road, such as dry stone walls, wooden fences and arched stone bridges, can still be found on the north side. The embankments that have survived in the debris of the Val digl Diavel between Preda and the top of the pass are impressive.

The Inventory treats the Albula Road as though it were a monument comparable with a valuable old building. It is to be hoped that when the road is improved and made safer—obviously legitimate objectives—the harmonious pattern of the old structures will not be spoilt by incongruous new additions, and above all that the old building work will not simply be covered up, as has recently happened just below the top of the pass.

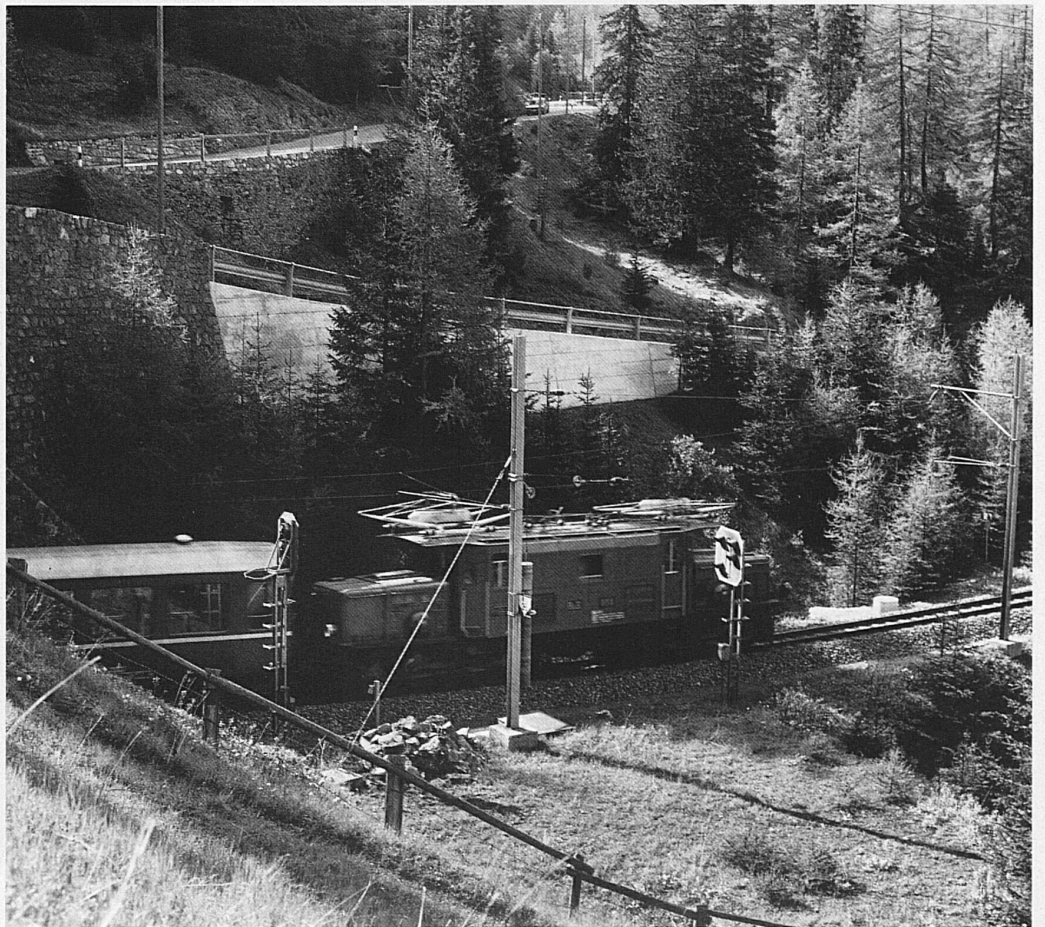
The Inventory of Historic Traffic Routes in Switzerland

The protection and reactivation of old communications such as the pass roads of the Grisons are the principal objectives of the Inventory of Historic Traffic Routes in Switzerland (IVS), which is now being prepared for the Federal Office of Forestry and Landscape Conservation.

The various regions of the Grisons have followed quite different lines of development as a result of differing traffic conditions. While most of the canton's valleys long lived in comparative isolation, those on the international transit routes over the Splügen, San Bernardino, Septimer and Julier Passes profited from the brisk and lucrative exchange of goods between north and south that went on up to the end of the nineteenth century. They benefited particularly from the highways that were built from 1820 onwards. It was only when this transit trade forfeited some of its importance and tourism began to boom towards the end of the century that a certain redistribution of revenues took place.



49/50





51 ▲

▼ 52



49 Nach dem Kehrtunnel (einem von insgesamt vier zwischen Bergün und Preda) wird dieser Zug oben über die hohe Eisenbahnbrücke fahren.

50 Im Begleitwagen des Güterzuges – gezogen von der bekannten Krokodilllokomotive – können Eisenbahnbegeisterte werktags mitfahren (Fahrplan beachten).

51 Das ganze Jahr über besteht ein Autoverlad zwischen Thusis und Samedan (Fahrplan).

52 Station Preda mit dem Nordportal des 5865 m langen Albulatunnels nach Spinass im Val Bever

49 A la sortie du tunnel hélicoïdal (il y en a quatre entre Bergün et Preda) le train passe sur le haut viaduc.

50 Aux jours ouvrables, les amateurs de chemin de fer peuvent monter dans le wagon auxiliaire du train de marchandises tiré par la fameuse locomotive «crocodile» (consulter l'horaire).

51 Le transport d'autos entre Thusis et Samedan n'est pas limité à l'hiver (voir l'horaire).

52 Gare de Preda, à l'entrée nord du tunnel de l'Albula, long de 5865 mètres, qui mène à Spinass dans le val de Bever

49 All'uscita dalla galleria elicoidale (una delle quattro fra Bergün e Preda) il treno transiterà sull'alto ponte che si scorge in alto.

50 Nei giorni feriali, gli appassionati della ferrovia hanno la possibilità di prendere posto nel vagone viaggiatori al seguito del treno merci mosso da una delle celebri locomotive tipo cocodrillo (consultare l'orario).

51 Il treno per il trasporto delle automobili da Thusis a Samedan non è in esercizio soltanto d'inverno (orario).

52 Stazione di Preda con il portale nord della galleria dell'Albula, lunga 5865 m, che sbocca a Spinass in Val Bever

49 After passing through a loop tunnel (one of four between Bergün and Preda), this train will run over the high railway bridge on the right.

50 Railway buffs can travel on weekdays in the coach accompanying the goods train, which is hauled by one of the famous "crocodile" locomotives (see timetable).

51 The car ferry service between Thusis and Samedan operates in summer as well as in winter (see timetable).

52 Preda Station with the north portal of the Albula Tunnel (5865 metres long) leading to Spinass in Val Bever