

Die Berninaachse im Transitverkehr zwischen Chur und Venedig

Autor(en): **Bundi, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1993)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398594>

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.

Martin Bundi

Die Berninaachse im Transitverkehr zwischen Chur und Venedig

(Zum Verkehrsweg Chur—Tirano—Val Camonica im 16. Jh.)

Die Passübergänge an der Bernina Nord-Süd-Achse treten in der Geschichte erst spät in Erscheinung. Während Septimer/Julier einerseits und Splügen/Bernardino andererseits schon in römischer Zeit begangen und in der Folge ununterbrochen benutzt wurden, spielte die Berninaachse bis zum ausgehenden Mittelalter kaum eine namhafte Rolle, und die Quellen fliessen für die Zeit vor 1500 nur sehr spärlich. Nur gerade die Tatsache, dass kurz nach 1200 schon von «vena metallorum», von Metall- oder Silberadern im Berninagebiet die Rede ist, lässt auf eine Benützung des Passes in dieser Zeit schliessen. ¹Kurz nach dem Abfall des Puschlavertales von Como und dem Anschluss an das Bistum Chur und an die Gemeinden des Gotteshausbundes (1408) wird eine Verkehrsorganisation am Bernina sichtbar. Im Jahre 1410 verpflichteten sich nämlich in einem Friedensschluss die Bündner Talgemeinden Oberengadin, Poschiavo und Brusio gegenüber einer Anzahl Veltliner Gemeinden, den Berninaweg bis Piattamala am Ausgang des Puschlavs zu unterhalten.²

Einen eigentlichen Aufschwung erlebte die Berninaroute nach 1500. Der Erwerb des Veltlins durch die Bündner 1512 liess diese zu Grenznachbarn der Republik Venedig werden; die gemeinsame Grenze verlief nun entlang der Orobischen Alpenkette. Die Drei Bünde gaben sich 1524 eine neue Bundesverfassung, die ihnen erlaubte, eine konzentriertere und aktivere Aussenpolitik zu führen. Im gleichen Jahr delegierte denn auch der neugestärkte Dreibündestaat seinen ersten offiziellen Gesandten, in der Person des Misoxer Notars Martino Bevollino, in die Lagunenstadt Venedig.³ Seit dieser Zeit mehren sich die Anzeichen eines intensiver werdenden Verkehrs auf der Berninaroute.⁴ Je freundschaftlicher sich die Beziehungen zwischen Venedig und Graubünden entwickelten, desto bedeutender wurde die Berninaachse. Diese wies zwar drei Alpenübergänge auf, die allesamt recht mühsam zu begehen waren; sie war aber die direkteste Verbindung zwischen Chur und Venedig. Sie ermöglichte es auch, dass sich der Verkehr zwischen den beiden befreundeten Staaten Venedig und

Frankreich über das Territorium der «neutralen» Eidgenossenschaft und des Dreibündestaates abwickeln konnte und nicht mailändische Gebiete zu berühren brauchte. So wird denn das 16. Jahrhundert zur klassischen Epoche der Berninaroute.

Wegbeschrieb

Wer von Süden kam, d.h. aus dem Venezianischen Territorium Brescias oder genauer gesagt aus der Val Camonica, hatte zuerst die Orobische Bergkette zu überwinden. Als meistbegangene Pässe kommen hier der Mortirolo (1896 m) und der Apricapass (1209 m) in Frage; als Ausweichmöglichkeit diente auch der Guspessa (1824 m). Der am häufigsten frequentierte Übergang und auch weitaus der niedrigste war der *Apricapass*; allein der Weg darüber war ein schwieriger. Vignati spricht um 1510 von «strada difficile per li monti». ⁵ Für die Südseite dieses Passes stehen uns keine früheren Beschreibungen zur Verfügung. Für die Nordseite (Veltlinerseite) besagen die Aufzeichnungen Vignatis, dass es zwei Aufgänge gab, je nach Zielrichtung oder Herkunft. Für den nach Tirano und zum Bernina gehenden und von dort her kommenden Verkehr war Stazzona in der Talebene Ausgangspunkt zum Apricapass. Die «mulattiera» traf vermutlich bei Belvedere (945 m) ungefähr auf das Trasse der heutigen Passstrasse. Stazzona war zweifellos eine bedeutende Verkehrsstation, denn der Ort verfügte um 1500 über Einstellplätze für 150 Pferde, erhob einen Zoll von der nahen Holzbrücke über die Adda und besass in einer Entfernung von einer Meile die «Hostaria del rocha». Der Weg bis zur Passhöhe betrug fünf Meilen (ca. 8,5 Km). ⁶ — Der von Aprica das Veltlental abwärts orientierte Verkehr wickelte sich über einen anderen Strang ab. Ausgangspunkt im Tal war hier S. Giacomo an der Adda südwestlich Teglio. Auch hier gab es eine Holzbrücke über die Adda und eine «hostaria». Der Weg, welcher nördlich Carona nach Ponte Ganda in der Valle Belviso (923 m) und von dort nach Liscedo und Aprica führte, folgte teilweise heutigen Feldwegen und war ebenfalls fünf Meilen lang.

Den *Mortirolopass* kennen wir aus der Beschreibung einer venezianischen Gesandtschaft von 1526. ⁷ Der Weg führte von Edolo aus nordwärts, etwa 80 m höher als der heutige Talweg, bis Dosso (906 m), dann nordwestlich in das erste in den Oglio mündende Seitental des Oglino, um nachher steil nach Monno aufzusteigen. Das Dorf Monno (1066 m) bildete den Ausgangspunkt für die eigentliche Passreise. Der Ort bewahrt noch heute mit seinen gepflasterten Wegen, der imposanten Dorfkirche, den Wegkapellen und Bildstöcken sowie den archaischen Stein- und Holzhäusern einen Hauch ehemaliger Vitalität. Von Monno weg zog sich der Weg ziemlich gleichmässig das Ogliner-Tal entlang bis auf die Alpen von San Giacomo und den Mor-

tirolo-Pass. Vermutlich war diese Gegend einst bis zur Passhöhe bewaldet, was ihr auch zur Winterszeit grosse Sicherheit verlieh. Von der Passhöhe führte der Weg nordwestlich bis Pian della Gallina und zur Kirche Madonna di Pompei; von beiden Örtlichkeiten aus konnte man nach Mazzo, Grosotto, Grosio oder Tiolo ins obere Veltlin gelangen. In Monno und in den drei erstgenannten Veltliner Gemeinden gibt es heute noch je eine «Via Mortirolo». Die erwähnte venezianische Gesandtschaft von 1526 übernachtete am 22. Dezember in Monno. Sie setzte anderntags den Weg über den Mortirolo fort, begleitet von sechs ortsansässigen Männern mit Pickeln und Schaufeln, die das Eis aufbrachen, damit man mit den Reittieren vorwärts kam. In der Höhe lag tiefer Schnee, der weggeräumt werden musste; ein Fehltritt wäre für Mensch und Tier lebensgefährlich gewesen. Nach einem langen Abstieg übernachtete die Gesellschaft im oberen Veltlin, vermutlich in Mazzo, und begab sich am anderen Tag nach Tirano und ins Puschlavertal.

Der Weg über den *Berninapass* gehörte wohl zu den anstrengendsten Unternehmungen von Passreisen im Alpenraum. Ausgangspunkt im Veltlin war üblicherweise Tirano. In dieser im 16. Jahrhundert aufblühenden Markt- und Handelsstadt gab es Stallungen für 200 Pferde. Zwei Meilen davon entfernt befand sich an der engsten Stelle beim Eingang ins Puschlavertal die bis zur Bündner Herrschaft gefürchtete Festung von Piattamala («castelforte»). Die Strecke von Piattamala bis Poschiavo betrug zehn Meilen (ca. 17 km). In Poschiavo fand sich Raum zur Unterbringung von ca. 200 Pferden. Von da weg gab es zwei Wegmöglichkeiten: die Westroute über Cadera—Cavaglia—Val Pila oder die Ostroute über Pisciadel ungefähr der heutigen Autostrasse entlang bis zum Pass. Die Untersuchungen Armon Plantas haben gezeigt, dass beide Wegvarianten immer wieder benutzt wurden, je nach Zustand der Topographie, Einfluss der Witterung oder Unterhaltsgrad der Strasse.⁸ Die Wegstrecke von Poschiavo bis Pontresina betrug zwanzig Meilen (ca. 34 km) und wurde häufig in einem Tage zurückgelegt. Die venezianische Gesandtschaft von 1526 zog am 24. Dezember von Tirano her kommend durch Poschiavo weiter nach Pisciadel (1478 m), einer damals ganzjährig bewohnten Siedlung kurz vor dem Eingang ins Seitental Val da Camp. Sie benutzte also die Ostroute zum Berninapass.⁹

In Pisciadel übernachtete die Gesandtschaft auf Strohpritschen, da keine Betten vorhanden waren. Zu Essen gab es nur schwarzaures Roggenbrot und ein wenig gesalzenen Fisch, hingegen stand genügend guter Wein zur Verfügung. Wegen schlechten Wetters wurde in Pisciadel ein Ruhetag eingeschaltet. Am 26. Dezember nahm man den Berninapass in Angriff, assistiert von acht einheimischen Männern. Es handelte sich, wie beim Mortirolo, um private Weger, welche die Gesandtschaft extra für ihre Passreise angeworben hatte.

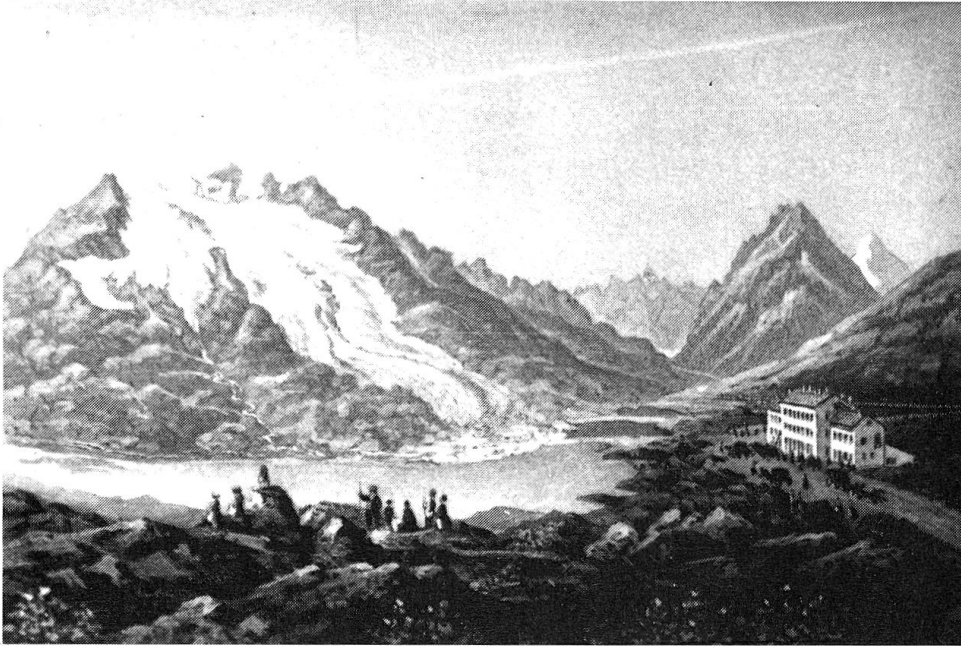


Abb. 1:
Bernina Hospiz
um 1870 (Aqua-
tinta von Rudolf
Dikenmann,
1793–1884).

Bei andauerndem Schneefall gestaltete sich die Reise für die bergungewohnten Südländer zu einem strapaziösen Unternehmen. Nach einem kurzen Wegstück mussten die Herren von ihren Reittieren absteigen und zu Fuss marschieren, gestützt von Begleitern, damit sie nicht stürzten. Mit grösster Mühe überwandern sie die Bernina-Passhöhe bei starkem Wind, Schneefall und von Dunkelheit umhüllt. Als verummte weisse Gestalten, von vereistem Schnee bedeckt, durchzogen sie die Pässebene. Zu ihrem Glück begegneten sie einem von Ochsen gezogenen Schlittengefährt, das Kaufmannsgut transportierte und das eine Wegspur gebahnt hatte. Erschöpft trafen sie spät abends, nach einem Tagesmarsch von fast 30 km, in Pontresina ein.

Auf dieser langen und mühsamen Passstrecke gab es zwar noch einige wenige Rastorte, die aber kaum sehr komfortabel und nicht zur Aufnahme vieler Menschen oder Güter bestimmt waren. Vignati nennt eine «hostaria» auf der «montagna de Berlina» und daselbst eine Einstallungsmöglichkeit für zehn Pferde. Es handelte sich um ein einfaches Absteigequartier, das Thomas Maurici aus Pontresina im Jahre 1519 ausbaute und mit einer Kapelle versah.¹⁰

Bernina suot (2046 m), das Vignati «Pontresina sopra» nennt, war damals ganzjährig besiedelt und wies Stallungen für 25 Pferde auf. Für die Zeit um 1555 berichten Urkunden auch über Bewohner und Häuser von Bernina.¹¹ In Pontresina, das 150 Pferden Unterkunft bieten konnte, verblieb die venezianische Gesellschaft einen weiteren Tag, da es ohne Unterbruch schneite. Bei dieser Gelegenheit beobachteten die Venezianer Land und Leute dieser hochalpinen Landschaft. Der Sekretär Hieronimo de Canal attestierte, dass die Gesandtschaft



Abb. 2:
Berninapass mit
den Berninaseen
und dem Weg vor
dem Bau der
Fahrstrasse
(Xylographie von
R. Töpffer, 1844).

im Oberengadin gut aufgehoben gewesen sei («et siamo assai ben trattati nell'Agnelina»). Die Häuser dieser Gegend glichen jenen der «Sensa in piazza», d.h. der «Case de la Sensa» in Venedig, die als einfache Herbergen den zum grossen Auffahrtsjahrmarkt zusammenströmenden Messegästen dienten. Sie seien aber noch primitiver als diese, weil sie ganz aus Holz bestünden, aus unbehauenen, runden, an den Ecken ineinander gefügten Stämmen, die breite Spalten aufwiesen. So seien alle Häuser des Oberengadins gebaut. Einzig die Stube (stuva) sei mit dicken viereckigen Brettern gut abgeschirmt und mit Holznägeln festgefügt; sie sei aber zu stark geheizt. Diese Schilderung Canals über die unscheinbaren Holzhäuser der Landschaft räumt auf mit der Theorie, wonach es schon im ausgehenden Mittelalter stolze steinerne Engadinerhäuser gegeben hätte. Canal erwähnt in seinem Bericht auch, dass viele Engadiner in Venetien als Schuhmacher, Käseverkäufer, Holzfäller und Lastenträger niedergelassen seien.

Am 28. Dezember begab sich die Gesandtschaft bis La Punt-Chamuesch, wo sie übernachtete. Auf dieser Strecke nennt Vignati die Stationen Samedan (drei Meilen), Bever (zwei Meilen), Las Agnas (eine Meile) mit einer «hostaria» und Punt da Chamuesch (eine Meile) ob dem Fluss Inn. In Samedan wie in La Punt-Chamuesch konnte eine grössere Anzahl Pferde eingestellt werden. Die Venezianer hatten sich also nicht in Las Agnas, in jenem berühmten und durch die Geschichte wiederholt gut dokumentierten Gasthof und Versammlungsort der Gerichtsgemeinde Oberengadin, einquartiert, sondern in der eben erst seit kurzem entstandenen Siedlung links des Innüberganges bei Chamuesch, die fortan La Punt genannt wurde.¹² Planta hat in sei-

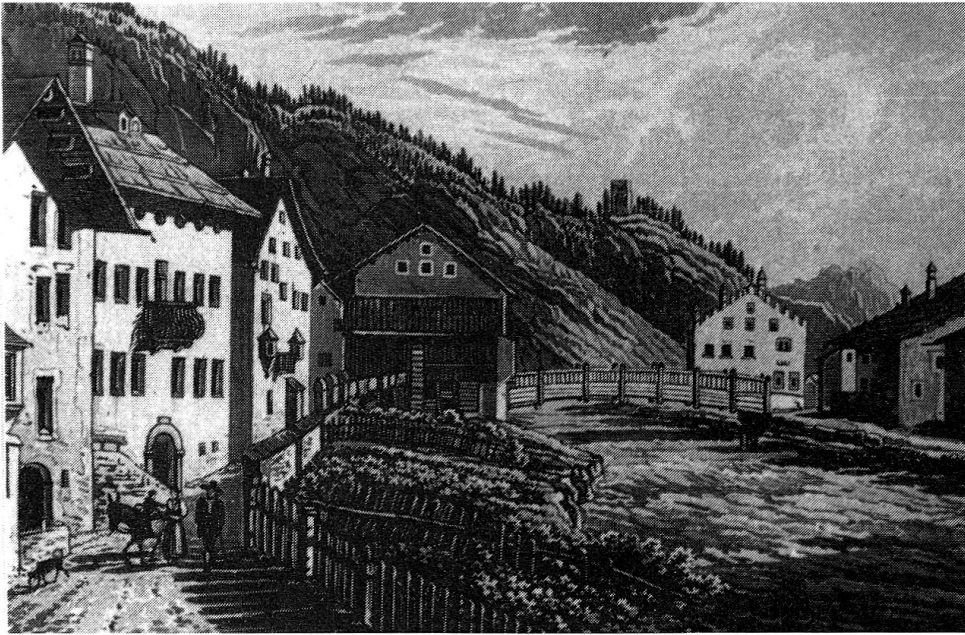


Abb. 3:
La Punt mit Inn
und Albertini-
Haus, um 1834
(Aquatinta von
J. J. Meier,
1785–1858).

ner Wegforschung auch hier richtig interpretiert und die Entstehung von La Punt in Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrs im Oberengadin und über den Albulapass in die Periode des Spätmittelalters bis in die Neuzeit eingereiht.¹³

Der Weg von La Punt über den *Albulapass* bis Bergün betrug zehn Meilen (ca. 17 km) und wies auf der Passhöhe kein Hospiz («senza lozamento») auf. Am 29. Dezember nahm die venezianische Gesandtschaft den Aufstieg zu diesem Pass in Angriff. Der Gesandte Lunardo Justinian und sein Sekretär Canal liessen sich von einem speziell für hohen Schnee bestimmten Pferdeschlitten ziehen, während die anderen teils ritten, teils zu Fuss marschierten. Auf dem Pass trafen sie auf einige von Ochsen gezogenen und mit Waren beladenen Schlitten, und hinten folgten mehr als 80 Maultiere, die von der «fiera di Lione» (Lyon) kamen und den Weg ebneten. Nach einem langen Abstieg, aber bei schönstem Wetter, langten sie in Bergün an. Am Sonntag, dem 30. Dezember, setzte die Gesandtschaft ihren Weg von Bergün aus fort. Wegen der vereisten Wegstücke im steilen Gelände zwischen Bergün und Filisur trugen die Herren Fusseisen an ihren Schuhen. Am 31. Dezember erreichten die Venezianer Chur, wo sie sich von ihren Strapazen ausruhten, im Hause des französischen Gesandten bei den Drei Bünden, de Grangis, logierten und daraufhin ihre Reise nach Lyon fortsetzten. Canal unterliess es nicht zu unterstreichen, dass der Albula bei Schneefall und Wind ein sehr gefährlicher Übergang sei; vor einem Monat seien hier drei Reisende ums Leben gekommen.¹⁴

Interessant sind die Grenzbildungen im Einzugsbereich des

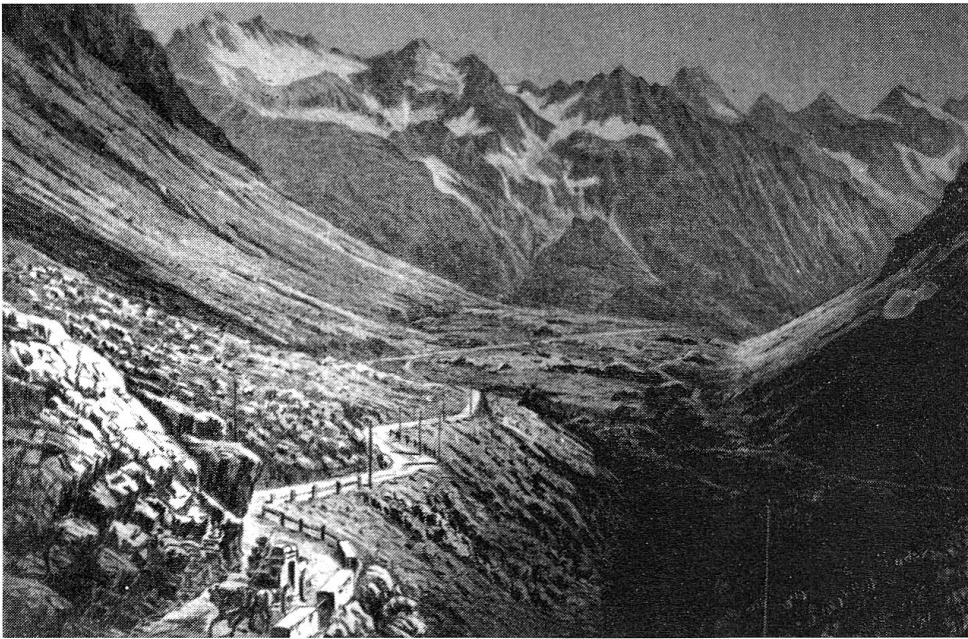


Abb. 4:
Val digl Diavel am
Albulapass, 1882
(Lithographie mit
Tonstein von
A. Benninger,
nach einer Photo-
graphie gezeich-
net).

Albulapasses. Schon die alte Markgrenze der Talschaft Oberengadin reichte über die Passhöhe hinunter nach Westen auf die Bergüner Seite, bis zur Quelle des Lai Palpuogna, wie es in der Gamertinger Urkunde von 1137 heisst («confinantem in Ponte alta et ad fontem de Pulpuogna»)¹⁵ Diese Quelle ist im Sinne der Zuflüsse zum Palpuognasee zu verstehen und dürfte das Gebiet um und vor allem östlich von Iglis Plans/Ervedi (2044 m) betreffen. Dort ist man tatsächlich nahe bei der heutigen Grenze, welche die Bezirke Bernina und Albula voneinander trennt. Sie verläuft etwa 1 km westlich des Albulapasses bei der uralten Gelände- und Wegbezeichnung Cruschetta (2236 m), fast hundert Meter tiefer als der Pass. Cruschetta ist denn auch die Grenzbezeichnung, die schon im Mittelalter vorkommt, so z.B. im Bündnisprojekt zwischen dem Oberen Bund und dem Oberengadin von 1451, wo die «landmark für dasz Crütz uff Aelbalen» erwähnt wird.¹⁶ Bis hierher reichte die Strassenunterhaltungspflicht der Engadiner, dies wohl, weil die Bergüner auf ihrer Seite einen sehr langen und schweren Parcours zu unterhalten hatten. Auf ihrem Abschnitt gab es vor allem zwischen Crap Alv (2026 m) und Cruschetta diverse Wegvarianten, zum Teil besondere Winterwege. Am schwierigsten war die Passage bei Cruschetta, wo der ganze Talgrund mit einem dichten Netz von Steinblöcken aus Urgestein belegt ist. Bei gesperrtem Weg kam hier kein Grossvieh durch. Aber auch für den Menschen war es schwer, wie sich Planta ausdrückt, «durch dieses steinerne Chaos einen Weg zu finden».¹⁷ Nicht umsonst trägt dieser Talabschnitt den Namen Val digl Diavel (Teufelstal). Wohl zur Linderung der Wegmühen soll in späterer Zeit bei Crap Alv (Weissenstein) ein Wirtshaus errichtet worden



Abb. 5:
Gasthaus Weissenstein mit dem
alten, rechtsseitigen
Albulaweg,
um 1835
(Aquatinta koloriert von
J. J. Meier,
1785–1858).

sein.¹⁸ Dass der Albula wegen seiner Lawinengefährlichkeit sehr gefürchtet war, geht aus den Berichten mehrerer Reiseschriftsteller hervor. Unter ihnen ist die kurze Schilderung Benvenuto Cellinis, des berühmten Bildhauers und Goldschmieds von Florenz, erwähnenswert. Dieser machte im Jahre 1537 eine Reise über die Alpen, zusammen mit zwei jungen Genossen, und wählte dabei den Bernina- und den Albulapass («perché altro cammino non era sicuro, rispetto alle guerre»). Sie überschritten diese beiden Pässe am 7. und 8. Mai bei gewaltigen Schneemassen und unter grösster Lebensgefahr («con grandissimo pericolo della vita nostra»).¹⁹

Ein noch grösseres Abenteuer sollte ihnen bei der Überquerung des Walensees bevorstehen, wo sie wegen eines Sturmes fast umkamen.

Transportbetrieb und Wegunterhalt

In den bisherigen Ausführungen war vom Reisen oder vom Personentransport die Rede. Anlage und Unterhalt der Alpenstrassen waren aber in erster Linie dazu da, um den Viehverkehr und Warenaustausch im inneralpinen Bereich zu gewährleisten sowie für den Transport der transitierenden Güter von Kaufleuten nördlich und südlich der Alpen. Die Möglichkeit, gerade dank dem Transitverkehr zu einem Zusatzverdienst zu gelangen, bewog die Bevölkerung an den Passaufgängen, die Strassen instand zu halten und sich für die Sicherheit des Kaufmannsgutes zu verbürgen. Sie tat dies auf unterschiedliche Art und Weise. Während sich an der Oberen und Unteren Strasse

(Septimer und Splügen) die interessierten Fuhrleute und Säumer zu besonderen Talgenossenschaften zusammenschlossen (Rod- oder Portgenossenschaft), oblag auf der Bernina-Albularoute die Aufgabe des Wegunterhaltes und der Offenhaltung den anliegenden Nachbarschaften (*vicinantie*); die Gerichts- oder Talgemeinde steckte den rechtlichen Rahmen für die Verkehrsorganisation ab. So bestimmten die *Puschlaver Statuten* von 1550, dass jeder Gemeindegänger, der über die nötige Gesundheit verfüge und Gemeindesteuern entrichte, verpflichtet sei, an der Wiederinstandstellung von Brücken, Strassen und Kirchen mitzuwirken, und zwar jedesmal, wenn der Podestà, der Decano oder die *Officiali* dazu aufböten.²⁰

Weitere Statuten aus dem 16. Jahrhundert sahen vor, dass die Landstrasse (*strada regale*) das ganze Jahr hindurch offen stehen müsse. Nachdem Poschiavo im Jahre 1555 einen neuen Weg auf der Westroute (über Cavaglia) gebaut hatte, ergaben sich Streitigkeiten mit Pontresina wegen der Offenhaltung des Passes im Winter. Ein Schiedsspruch legte 1563 fest, dass beide Gemeinden jedes Jahr getrennt auf ihrer Seite die Schneeräumungsarbeiten ausführen sollten. Obwohl die Gemeindegrenze von Poschiavo ein Stück nördlich der Passhöhe verlief und heute noch verläuft, wurde eine Stelle beim Hospiz, westlich des *Lagh da la Cruseta*, als Punkt mit zwei Kreuzen bezeichnet, bis zu welchem den beiden die Unterhaltungspflicht oblag. Hier befand sich denn auch an der «*piazza vecchia*» die alte Warenniederlage, Port oder Sust genannt. Da aber bei dieser Pässeinsenkung Lawinengefahr bestand, wechselte man 1570 den Standort der Sust nach dem Piano di Cambrena, einem flachen Schuttkegel am Westufer des nördlichen Lago Bianco. Fortan galt demnach die Weisung, den Weg bis zu den zwei Kreuzen zu brechen, die Waren aber bis zum Piano di Cambrena zu bringen.²¹

Auf souveräne Art ordnete die *Talgemeinde Oberengadin* das Verkehrswesen. Die Gesetze und Zivilstatuten dieser kraftvollen *Comune* von 1544 geben darüber reichhaltigen Aufschluss.²² Zunächst einmal ist hier allgemein festgehalten, dass jede Nachbarschaft verpflichtet ist, auf ihrem Gebiet die öffentlichen Strassen (*vias communes*) zu machen und zu unterhalten, so dass jeder Fremde oder Einheimische darauf sicher und ohne Schaden mit Personen und Sachen wandeln möge. Die Oberaufsicht über den Strassenunterhalt hatte der oberste Richter oder Landammann der Gerichtsgemeinde, der mit den Strassendeputierten und -*commissari* zusammen arbeitete. Die Deputierten in den einzelnen Nachbarschaften hatten planmässig die Projekte festzulegen und die notwendigen Arbeiten anzuordnen. Nachlässige Deputierte konnten von den *Commissari* gepfändet oder vor Gericht zitiert werden.

In bezug auf die grossen Passübergänge schloss die Gemeinde Oberengadin mit den einzelnen Nachbarschaften besondere Verträge oder *Konventionen* ab. Die in den Statuten von 1544 wiedergegebenen Abmachungen gehen in ihren Ursprüngen wahrscheinlich in frühere Zeiten zurück. Die Konvention betreffend «De ruptura Albule» wurde zwischen der Gemeinde Sur Punt Ota (Oberengadin) und zwei Vertretern der Nachbarschaft Chamues-ch abgeschlossen. Darin verpflichtete sich Chamues-ch, auf ewige Zeiten den Berg oder Joch Albula zu brechen (rumpere), die Strasse gut zu unterhalten und sie genügend zu markieren (stegare), letzteres bis zum 1. April. Die Offenhaltungspflicht (ruptura) begann mit Martini (11. Nov.) und galt strikte, unter Vorbehalt von Stürmen und Gottesfügungen. Als Entgelt für diese Arbeit durfte Chamues-ch einen Weglohn von den Durchziehenden erheben. Dieser betrug von jedem Stück Grossvieh vier Schilling (im Wiederholungsfalle aber gratis) und von jedem Saum Ware einen Schilling. Wollten die Transitierenden den Weglohn nicht entrichten, konnten die Berechtigten Güter oder Vieh zurückbehalten und in die Hand des Gerichtes geben.²³ Wichtig war das Versetzen von langen Latten entlang der Passwege, und zwar rechtzeitig bevor es einschneite, damit im Winter die Wegspur gefunden werden konnte. Die Oberengadiner Gerichtsgemeinde veranlasste die Anliegergemeinden, dies in bezug auf den Albula, Julier und Bernina streng einzuhalten. Das Ausreissen oder Wegnehmen von Stangen war bei Busse von fünf Pfund verboten. 1563 musste die Gerichtsgemeinde die Nachbarschaft Pontresina ermahnen, den Berninapass mit guten, langen und dauerhaften Stangen zu versehen, so wie der Albula ausgestattet sei. Wenn Pontresina das nicht ausführe, werde die Gerichtsgemeinde es auf dessen Kosten tun.²⁴

Die Abmachung «de ruptura Bernine» zwischen der Talgemeinde Oberengadin und der Nachbarschaft Pontresina stellte eine ähnliche Konvention wie die mit Chamues-ch betreffend den Albula dar. Die Offenhaltungspflicht galt hier bis Mitte März. Der Weglohn betrug vier Schilling pro Stück Grossvieh, Pferd oder Ochse und zwei Schilling für jeden Saum Ware. — 1588 kam es zum Streit zwischen der Gemeinde Oberengadin und der Nachbarschaft Pontresina einerseits und der Bergeller Nachbarschaft Bondo andererseits, welche im Berninagebiet ansehnlichen Alpensitz erworben hatte. Es ging um den Unterhalt der Arlasbrücke und das Strassenregal im Sommer am Bernina. Ein Abkommen hielt fest, dass es fortan auf ewig Pontresinas Aufgabe sei, die Arlasbrücke zu unterhalten, jedoch konnte es sich das dafür nötige Holz auch auf dem Alpgebiet von Bondo beschaffen. Bondo hingegen verpflichtete sich, den Bau und Unterhalt der Berninastrasse auf dem ganzen Gebiet seines Alpbesitzes zur Sommerszeit zu übernehmen.²⁵

Die Oberengadiner Talgemeinde schuf 1544 nicht allein eine neue Ordnung im Verkehrswesen bezüglich der von ihr direkt ausgehenden Strassen, sie regelte auch teilweise, was durchaus in ihrem Interesse lag, den weiter entfernt sich abwickelnden Transitverkehr.²⁶ Dies kommt in den Konventionen zum Ausdruck, welche sie mit den Gemeinden Zernez im Unterengadin und Tschierv im Münstertal betreffend den Ofenpassverkehr abschloss. Im Abkommen mit Zernez verpflichtet sich diese Nachbarschaft ebenfalls auf ewig, jährlich den Ofenpassweg im Winter freizuhalten, soweit das Zernezer Territorium reiche, d.h. bis zur Passhöhe. Die «ruptura» begann hier mit St. Gall (16. Okt.) und dauerte bis Maria Verkündigung (8. April). Der Verkehr über den Ofenpass wickelte sich um 1544 mit Fahrzeugen (vehiculi) und Saumrossen ab, eine Erkenntnis, die aus den entsprechenden Abgaben (Weglohn) gewonnen werden kann.²⁷ — Eine ähnliche Konvention wurde 1562 auch mit der Nachbarschaft Tschierv abgeschlossen. Diese war auf 20 Jahre Dauer vereinbart und sollte sicherstellen, dass die Leute von Tschierv die Waren von der Sust oder Port Sta. Maria bis zum Fulderaberg (Ofenpass) gewissenhaft und ohne Verzug transportierten und den Weg vom 11. November bis Mitte März offenhielten. Eine Reihe von Detailbestimmungen regelte weitere Punkte und insbesondere auch den Weglohn.²⁸ — Es besteht allerdings eine gewisse Unsicherheit, ob diese gesetzlichen Bestimmungen mit der konkreten Ausgestaltung und dem tatsächlichen Volumen des Fracht- und Postverkehrs übereinstimmten, oder ob sie vorwiegend als Absichtserklärung aufzufassen sind.

Aus den Bestimmungen einzelner Konventionen aus dieser Zeit, insbesondere auch aus derjenigen von 1767 mit Chamuesch, wird einigermaßen die *Organisation des Transportwesens* innerhalb einer Nachbarschaft ersichtlich. Hier herrschte das Rodprinzip vor. Das heisst: In der Nachbarschaft niedergelassene Leute, die über Grundbesitz (Futtergrundlage) und Zugvieh (Ochsen) oder Saumtiere mit Geschirr (mnadüra) verfügten und diese Tiere auch überwinterten, konnten sich bis Martini in die Rod einschreiben. Die Eingeschriebenen waren Mitglieder der Fuhr- und Saumgenossenschaft und damit verpflichtet, das anfallende Transportgut jederzeit, wenn die Reihe an sie kam oder der «pieter» es veranlasste, ohne Verzug zu führen. Der Bieter hatte die Rodordnung festzulegen und die Genossen aufzubieten. Die Rodgenossen waren zumeist auch identisch mit den «ruoters», den Männern, welche die Strassen im Winter zu öffnen und allgemein zu unterhalten hatten. Diesen Ruttner oblag es, im Sommer im Nachbarschaftswald die nötige Menge Tännchen zu fällen und zu Latzen oder Markierungsstangen zu verarbeiten sowie sie auf den Pass zu führen. Sie waren auch verpflichtet, die «portas», Susten, mit guten, dicken Latzen zu versehen, die zu deren Reparatur dienen sollten.²⁹ —

Insgesamt gewinnt man den Eindruck, dass die einschlägigen Gesetze und Abkommen der Talgemeinde Oberengadin ein strenges und wohlgeordnetes Regime im Verkehrswesen zur Folge hatten. Zweifellos war es dieser klaren Organisation des 16. Jahrhunderts zu verdanken, dass die Albula- und Berninaroute in dieser Epoche ihre Blütezeit erlebte. Hinter diesem System standen damals auch Leute mit humanistischer Bildung und umfassendem Blick für grössere Zusammenhänge, wie z.B. der Notar Jachiam Bifrun oder der Vikar und Generalunternehmer Johann von Salis, beide in Samedan wohnhaft. Johann Salis, der sich als Gesandter der Drei Bünde nach Venedig grosse Verdienste erworben hatte, war ein vielseitiger Unternehmer, der sich u.a. dem Korn- und Salzhandel widmete, an diversen Bergwerksbetrieben (so insbesondere in Bergün–Filisur inklusive Albulaverkehr) beteiligt war und in Samedan eine Transportfirma mit vielen Pferden besass.³⁰

Welcher Art waren *die Güter*, die über die Albula–Berninaroute befördert wurden? Darüber geben die Quellen nur spärlichen Bescheid. Ganzoni nennt für den Albula im 16. Jahrhundert Wein, Korn, Reis, Salz, Eisen und Kleinwaren.³¹ Der Bergüner Zolltarif aus späterer Zeit (1759) führt die Gegenstände nicht namentlich auf, sondern kennt nur volle Ansätze pro Saumlast, pro Wagen oder Schlitten, pro Gross- und Kleinvieh. Daraus kann geschlossen werden, dass die Transitgüter nicht nur gesäumt, sondern auch – bergünerseits eventuell nur bis Crap alv – gefahren wurden.³² Für die Berninastrecke gibt erst die «Convenzione» zwischen Poschiavo und dem Oberengadin von 1650 Auskunft über den Warentransport. An erster Stelle figurieren hier fremde Tiere, wie Pferde, Ochsen, Schafe und Ziegen; für die eigenen Zug- oder Tragtiere sowie für Sömmerungsvieh, das in die Alpen getrieben wurde, war kein Zoll zu bezahlen. Als eigentliche zu verzollende Waren folgten alsdann: Kastanien, Hanf, Leinenstoffe und Seife, Eisen, Tuch, Seide, Käse oder Zieger. Das Oberengadin hatte sich Zollfreiheit für folgende Waren ausbedungen: Hirse, Weizen, Roggen, Kochfett, Schuhleder, Metalle, Blockzinn, Erbsen, Bohnen, Butter. Zumeist handelte es sich um Produkte, die es zum Eigengebrauch einfuhrte, andererseits um gewisse Ausfuhrartikel wie z.B. Butter.³³

Der internationale Verkehr auf der Bernina–Albularoute erfuhr um die Mitte des 16. Jahrhunderts noch durch eine spezielle Einrichtung eine zusätzliche Bedeutung. Im europäischen Staatensystem hatte sich als Kontrapunkt gegen die Macht des Hauses Habsburg eine freundschaftliche Verbindung Frankreich–Venedig–Türkei herausgeschält. Um den Verkehr untereinander sicherzustellen, wurde der Weg durch die mehr oder weniger neutralen Republiken der Eidgenossenschaft und des Freistaats der Drei Bünde angestrebt. Frankreich ging daran, auf dieser Strecke ein Postsystem einzurichten.³⁴ In

einer ersten Phase entstand so eine Verbindung zwischen Lyon und Solothurn, die in der Folge bis Chur ausgedehnt wurde. Am 1. März 1548 wurde zwischen dem französischen Unterhändler de l'Aubespine und dem Churer Bürgermeister und Präsident des Gotteshausbundes Luci Heim ein Vertrag abgeschlossen mit dem Zweck, *zwischen Chur und Aprica* einen *Postdienst* einzurichten. Dazu wurden auf der Route über den Albula- und den Berninapass acht Etappenorte festgelegt: Chur, Lantsch, Bergün, La Punt-Chamuesch, Pontresina, Poschiavo, Tirano und Aprica. An diesen Orten wurde eine namentlich genannte Person, meistens mitsamt einem «compaignon», vertraglich zum französischen Postdienst verpflichtet. Die betreffenden Agenten mussten ständig mit vier Pferden in Bereitschaft stehen und mit einer aus Kuhleder bestehenden Tasche ausgerüstet sein, einem gut verschliessbaren und undurchlässigen Lederbeutel, in welchem die Briefbündel sicher vor Regen und Schnee aufbewahrt blieben. In den «Articles que les postes depuis Coyre jusques au pais de la seigneurie de Venize sont tenuz observer» wurde auch die Entschädigung für diese Dienste festgelegt; sie betrug pauschal sechs Ecus im Monat und wurde quartalsweise in Chur ausbezahlt.

Das französische-venezianische Postsystem quer durch die Alpen machte, zusammen mit der vorzüglichen Verkehrsorganisation der Talgemeinde Oberengadin, die Albula–Berninaroute im 16. Jahrhundert zu einer der sichersten und begehrtesten. An dieser Strasse florierte zu dieser Zeit auch der Bergbau, wodurch der innerbündnerische Verkehr stärkere Impulse erfuhr. Die hohe Zeit dieser Route war aber nach 1593 vorüber. Denn ab diesem Jahr stand eine neue Passstrasse in der Orobischen Alpenkette zur Verfügung, die nach neuesten Erkenntnissen der damaligen Technik erbaut worden war. Es handelt sich um die San Marco-Strasse von Bergamo nach Morbegno, die auf Betreiben Venedigs durch dessen Rektor in Bergamo, den Ingenieur Alvise Priuli, und mit Zustimmung der Drei Bünde geplant und 1593 fertiggestellt wurde.³⁵ Von jetzt an konzentrierte sich der internationale Handelsverkehr, insbesondere zwischen Flandern und Venedig, auf die Route Splügen (oder Septimer) und San Marco. Auch bei dieser Verbindung musste, wie auf der Albula–Berninaroute kein mailändisches Territorium passiert werden; es waren hier aber nur zwei Pässe zu überwinden, während die Berninaachse deren drei aufwies. Die Bedeutung des Albula–Bernina–Aprica-Verkehrs wurde wieder weitgehend auf die Funktion des inneralpinen Viehverkehrs und Warentransports für die Eigenversorgung und die Marktbedürfnisse zurückgestuft.³⁶ Wie das Beispiel zeigt, übten nicht zuletzt wechselnde politische Machtkonstellationen ihren Einfluss auf die Benützung oder Vernachlässigung des einen oder anderen alpinen Verkehrsstranges aus.

- 1 Bündner Urkundenbuch II, S. 22
- 2 Besta, Enrico. Storia della Valtellina, Milano 1955, Bd. I, S. 348.
- 3 Bundi, Martin. Frühe Beziehungen zwischen Graubünden und Venedig, Chur 1988, S. 89 ff.
- 4 Die Nennungen für «Bernina» und «Albula» in mittelalterlicher Zeit beziehen sich fast ausschliesslich auf den Berg (Pass) als markante Landschaftsbegrenzung oder im Falle von Albula auf den Fluss. So erscheint der Name Bernina 1429 in der Form Barnynia, 1438 als Barlina, 1461 Berlina etc., vermutlich aus einem oberitalienischen Familiennamen Bernin/Bernini hervorgegangen. – Der Name Albula tritt auf 1349 als Ilbelle, 1365 Albellen, 1387 Aelbellen, 1394 Alvella; er stammt vermutlich vom lat. *albulus* «weisslich» ab und dürfte als der weisse Fluss im Gegensatz zum schwarzen Nolla bei Thusis bezeichnet worden sein; aber auch vorröm. Ursprung, zur Gruppe Elbe, in lat. Form *albis*, gehörend, ist nicht auszuschliessen. Vgl. Rätisches Namenbuch II (Schorta), S. 613, 627.
- 5 Vignati, d'Alberto. Strade militari della Rezia e del Ticino negli anni 1496–1519. Herausgegeben von Emilio Tagliabue, in: Bollettino Storico della Svizzera Italiana 1901, S. 1–19. S. 16.
- 6 do. S. 17.
- 7 Bundi, Frühe Beziehungen, S. 83 ff. Bericht von Hieronimo da Canal, Sekretär des venezianischen Gesandten Justinian nach Frankreich, über die mühevollen Reise zur Winterszeit über die Bündner Pässe. Chur, 1526 Dezember 31. Druck: Sanuto, Marino. I Diarii di M'S' (1496–1533), Venezia 1879–1902, Bd. 43, S. 605 ff.
- 8 Planta, Armon. Verkehrswege im alten Rätien, Chur 1985, Bd. I. S. 96 ff.
- 9 Bundi, Frühe Beziehungen, S. 83 ff.
- 10 Tognina, Riccardo. Der Berninapass im Wandel der Zeiten. In: Festschrift 600 Jahre Gotteshausbund, Chur 1967. S. 408 bis 438. S. 434.
- 11 StAGR, Urkunden-Sammlungen 1. Teil, S. 241. 1555, Juni 15. und 20. Gerichtssprüche um die Errichtung und den Unterhalt der Brücken bei den Häusern von Bernina und betreffend Eigentums-, Weide- und Holzrechte bei den Berninahäusern.
- 12 Vignati/Tagliabue, S. 18. Vignati nennt nach Bever: «Lagna mio uno hostaria, Ponte de Camoasco sopra lo fiume del Nin con la terra mio uno, Poi se va a man stanca pasando la montagna Dalbera (Albula) quale dura mia 10 senza lozamento».
- 13 Planta, Verkehrswege, Bd. I., Bilddarstellung S. 64 und S. 58: «Der im Mittelalter aufkommende Verkehr liess die Chamuescher ihre zum Albulapass ungünstige Lage spüren. Sie bauten darum eine Brücke über den Inn, eben La Punt. Deren Bau änderte die Verkehrslage. ...Bei La Punt entstand nun ein neuer Dorfteil von Chamuesch, und dieses verwandelte sich von einem Haufendorf zu einem Strassendorf entlang der korrigierten Ova da Chamuera. La Punt war nun der alleinige Zugang zum Albulapass.»
- 14 Bundi, Frühe Beziehungen, S. 85.
- 15 Bündner Urkundenbuch, Bd. I., S. 219. Die Grenzen des Gamertingischen Besitzes wurden hier angegeben von Punt'Ota (noch heute Grenzpunkt am Inn zwischen Ober- und Unterengadin) bis zur Quelle von Palpuogna und von Lej Alv (Pontresina) bis zum Bach von Champfer.
- 16 Jecklin, Constant. Urkunden zur Verfassungsgeschichte Graubündens. In JHGG 1883. S. 49.
- 17 Planta, Verkehrswege, S. 54.
- 18 Margadant, Silvio. Graubünden im Spiegel der Reiseberichte. Diss. Zürich 1978. S. 84/85. – Margadant weist auch auf Beschreibungen des Passes durch J. J. Scheuchzer und David Cranz hin. Tschudi, der sich als erster Historiker zum Albula-Pass äussert, stellte 1538 lediglich fest: «Über disen Elbelen ist die gemein strass von Chur in Engadin zuwandern».

- ¹⁹ Cellini, Benvenuto. Vita di Benvenuto Cellini, scritta da lui medesimo. A cura di Adolfo Padovan, Milano 1915. S. 190: «Passammo le montagne dell'Alba e de la Berlina: era agli otto di maggio, e era la neve grandissima». — Vgl. auch: Perret, Franz. Reise des florentinischen Bildhauers Benvenuto Cellini durchs Sarganserland. Sargans 1938. Perret beschreibt insbesondere die gefährvolle Überfahrt über den Walensee.
- ²⁰ Tognina, Der Berninapass, S. 424.
- ²¹ Tognina, Der Berninapass, S. 425–431. — Vgl. auch Planta, Verkehrswege, Bd. I., S. 116. — Die Abhänge des Berninapasses waren im 16. Jahrhundert noch stärker bewaldet als heute. Dies verlieh der Durchgangsstrasse zusätzlichen Schutz. Puschlaver Bestimmungen von 1573 und 1590 verlangten strikte, dass an exponierten Orten der Westroute, wie bei Cadera, Cavaglia und in der Val Pila kein Holz gefällt werden durfte, ja in der Val Pila an der «strada publica» war auch das Sammeln von darniederliegendem Windwurf- und Lawinenholz verboten.
- ²² Leges et statuta civilia communis Oengadinae Superioris Supra Pontem Altum, congesta sub anno MD XL IV. Hg. von Andrea Schorta, in: Die Rechtsquellen des Kantons Graubünden, erster Teil, Der Gotteshausbund, erster Band Oberengadin, Aarau 1980. S. 51–112.
- ²³ do. Art. 108, 109–111, 117, 118.
- ²⁴ do. Art. 120, 306.
- ²⁵ do. Art. 305.
- ²⁶ Betreffend den Julierpass kennen die Oberengadiner Statuten von 1544 nur die Bestimmungen über das «stager», das Anbringen von Latten, aber keine Abkommen über die Strassenfreihaltung. Es ist anzunehmen, dass der «organisierte» Warenverkehr sich fast ausschliesslich über den Septimer abwickelte und der Julier nur dem privaten Verkehr überlassen war, insbesondere im Winter.
- ²⁷ Leges et statuta civilia, Art. 122.
- ²⁸ do. Art. 310.
- ²⁹ do. Art. 310 und Schorta, Dorfordnungen des Oberengadins, Bd. 2, S. 547 (Chamuesch 1767), in: Rechtsquellen des Kantons Graubünden, Serie B, Dorfordnungen, Celerina 1982.
- ³⁰ Vgl. Leges et statuta civilia, Art. 310, Abkommen mit Tschier, von Notar Bifrun am 25. Okt. 1562 aufgesetzt; Art. 305: einer der drei Schiedsleute war Vicar Johann Salis. — Vgl. auch Bundi, Frühe Beziehungen, S. 360–364.
- ³¹ Ganzoni (Gianzun), Robert Anton. Davart il cuolm d'Alvra. In: Annalas della Società reto-romantscha. Coira 1911. S. 63–73. Ganzoni legt auch im Anhang 13 Dokumente vor, insbesondere aus dem 17. und 18. Jahrhundert, aus den Archiven von Bergün und Filisur.
- ³² do. S. 72. Während ein Saumpferd um 1750 1 Blutzger Zoll kostete, galten für eine Wagenladung 6 und für einen Schlitten 5 Blutzger.
- ³³ Tognina, Der Berninapass, S. 428. Für einen Saum Kastanien zahlte man 1650 3 Gulden, für einen Saum Eisen 4, Hanf, Leinen und Seife 8, Tuch 12 und Seide 48.
- ³⁴ Bundi, Frühe Beziehungen, S. 110.
- ³⁵ do. S. 205–208.
- ³⁶ Die legendäre Wildheit und Rauheit der beiden Pässe Albula und Bernina war natürlich nicht dazu angetan, diese Pässe attraktiv erscheinen zu lassen. Nebst vielen Meldungen über Überfälle und Tote an diesen Übergängen klagte auch der gelehrte Chronist und Humanist Fortunat Juvalta zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Nr. XL seiner Poemata in Dystichen über den Albula wie folgt: «Cum nive, cum glacie pugnavi, heimisque tremendum Frigus et immaneum sustinui Boream,
Faucibus ille nives eructans, sole remoto,
Fuscarat tenebris aethera terrificis;

Albula dura vale, duro superata labore,
Posthac per Brumam non repetenda mihi». Vgl. Justus, Peter.
Der Albula, in: Jahresbericht der Naturforschenden Gesellschaft
Graubündens, Neue Folge, III. Jahrgang, Chur 1858, S. 41.

Abb. 1–5: Rätisches Museum, Chur

Bildnachweis

Dr. Martin Bundi, Hegisplatz 6, 7000 Chur

Adresse des Autors