Zeitschrift: Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun

Herausgeber: Lehrpersonen Graubünden

Band: 33 (1973-1974)

Heft: 5

Artikel: Ein neues Lehrmittel für die Bündner Heimatkunde 4.-6. Klasse

Autor: Michel, Toni

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-356456

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: 01.07.2025

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

Ein neues Lehrmittel für die Bündner Heimatkunde 4.—6. Klasse

Toni Michel, Chur

Im Auftrag einer Verfassergruppe von 5./6.Klass-Lehrern möchte ich auf ein eben im Lehrmittelverlag Graubünden erschienenes Heimatkundebuch aufmerksam machen.
Wir haben bewusst das Wort «Heimatkunde» gewählt, weil wir der Auffassung sind, dass sich der Geografieunterricht an unserer Mittelstufe nicht nur mit den topografischen Gegebenheiten zu befassen hat und sich darin erschöpft, die Namen von Bergen, Tälern und Ortschaften zu kennen, den Verlauf einiger Verkehrsadern zu wissen und notdürftig eine Landkarte lesen zu können. In diesen Unterricht gehören auch das Leben und Wirken des Menschen in seiner Umwelt, technische, kulturelle, volkskundliche und sprachliche Belange, ja sogar geschichtliche Ereignisse dürfen hier erwähnt und besprochen werden.
Das bisherige Lehrmittel «Vom Bündervolk und Bündnerland» kam unserem Anliegen in schöner Weise entgegen, und wir sind seinem Verfasser, Josias Hartmann, dankbar dafür. Leider lässt sich das Buch aber nur selten in den Unterricht einbauen, weil seine Sprache für den Mittelstufenschüler zu schwer ist und ihm auch sonst noch einige gewichtige Mängel anhaften.
Das neue Lehrmittel soll den Kindern und den Lehrern zugleich dienen und, so hoffen wir, den Unterricht bereichern und beleben.
Wir planen, die Bündner Heimatkunde in acht Teilen herauszugeben. Sieben davon sollen die einzelnen Regionen Graubündens berücksichtigen, und ein Teil wird eine Übersicht über den ganzen Kanton geben:

1. Lieferung: Rheinwald, Avers, Schams, Domleschg (eben erschienen)
2. Lieferung: Schanfigg, Prättigau, Davos
3. Lieferung: Chur und Churer Rheintal
4. Lieferung: Bündner Oberland
5. Lieferung: Albulatal, Oberhalbstein
6. Lieferung: Engadin
7. Lieferung: Südtäler
8. Lieferung: Übersicht

Jede Lieferung umfasst drei Teile: Ein Lehrerheft, Arbeitsblätter für die Schüler und Lesetexte mit Bildern. Wir denken, dass die Arbeits- und Leseblätter einen Teil der üblichen Hefteinträge ersetzen.

Das Lehrerheft möchte mit seinen Beiträgen die Vorbereitungsarbeit erleichtern und der allgemeinen Unterrichtsgestaltung dienen. Es enthält deshalb knapp gefasste Texte für die Mehrdarbietung, die Lösungsblätter und Wandervorschläge. Überhaupt empfehlen wir den Lehrern, die Klassenwanderung fest in die Arbeit mit dem neuen Lehrmittel einzubauen. Die zielgerichtete Heimatkunde im Freien vermag den Unterricht und das Interesse des Schülers ungemein zu beleben. Das freiwillige Lehrerfortbildungsprogramm enthält regelmässig praktische Beispiele solcher Klassenwanderungen.

Die Arbeitsblätter wollen die Selbsttätigkeit der Schüler anregen und das Einüben und Wiederholen abwechslungsreich gestalten. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang auch die geführte Gruppenarbeit.

Die Lesetexte fassen ein Thema zusammen, berichten von Erlebnissen, lassen Sagen lebendig werden oder erfreuen uns mit ihrer kernigen Mundart. Die geplante Mundartsammlung des Bündner Lehrervereins (Texte, Übersetzungen und Tonbänder) wird diesen Teil der Heimatkunde nur bereichern.

Die Fotografien helfen dem Schüler, das Kartenbild besser zu verstehen und zeigen ihm typische Gelände- und Siedlungsformen. Wir hoffen, dass der Lehrer die ausgewählten Aufnahmen in seine Unterrichtsarbeit miteinbezieht. Denn gerade das Gespräch mit der Klasse und unter den Schülern selbst bedarf auch im Realunterricht eingehendster Pflege.

Es ist natürlich nicht möglich, alle sich in einer Region stellenden Fragen und Probleme zu besprechen. Wir werden gezwungen sein, die wichtigsten herauszugreifen.

Wir denken uns auch, dass schon in der 4. Klasse das Heft der entsprechenden Talschaft durchgearbeitet werden kann, wobei der Lehrer Ergänzungen einflechten müsste.

Nun ist also die erste Lieferung dieser Bündner Heimatkunde im Lehrmittelverlag erhältlich. Wir haben aus den vielen interessanten Gegebenheiten der Hinterrheintäler eine Auswahl getroffen und vielleicht Abschnitte weggelassen, die dem einen oder andern besonders wichtig sind. Aber Lehrer und Schüler führen die Blätter in einem Ringheft, sodass persönliche Ergänzungen durchaus möglich, ja sogar erwünscht sind.

Die Blätter sind als stoffliche Richtlinie und als Arbeitshilfen gedacht. Im Mittelpunkt steht nach wie vor die Einzellektion des Lehrers, vielleicht vorteilhaft in eine zusammenhängende Lektionsfolge gegliedert. Vergessen wir aber die tragenden Pfeiler des Unterbaues nicht. Die gründliche Festigung der geografischen Grundbegriffe (Himmelsrichtungen, Massstab, Signaturen, Plan, geografischer Sprachschatz, Einführung in die Landeskarte, Zielwanderungen, Fahrplan, Marschzeitberechnungen) ist eine ent-

scheidende Voraussetzung für den optimalen Einsatz dieses neuen Lehrmittels.
Ein Letztes: Die Lehrmittelserie erfordert den Mut zur Lücke. Neben der Übersicht über den Kanton wird man im 5. Schuljahr kaum mehr als 2 bis 3 Arbeitseinheiten verkraften können. Auch in der Heimatkunde ist bei gründlicher Arbeit weniger bedeutend mehr. Interessieren wir doch unsere Schüler für viele Einzelheiten einer Talschaft, durchwandern wir die Gegend, nehmen wir doch mit einer entsprechenden Klasse des Tales Kontakt auf und belehren und besuchen wir uns doch gegenseitig! Wie unendlich Wertvolleres bleibt in der Erinnerung zurück als allein nach den wöchentlichen geografischen Landkartenjagden über Bündens Täler und Höhen.

Wir danken allen herzlich, die uns geholfen haben, das erste Heft auszuarbeiten und hoffen, dass es eine gute Aufnahme finde.

Die Verfassergruppe:

Walter Bisculm Chur, Reto Davatz Chur, Hans Dönz Chur, Georg Engi Chur, Georg Florin Igis, Erwin Gredig Malans, Jakob Hemmi Landquart, Hans Kuratli Schiers, Christian Lötscher Schiers, Toni Michel Chur, Josias Nold Chur, Silvio Pool Chur, Gaudenz Tscharner Chur, Andreas Valär Jenaz, Hans Völlmy Schiers, Lorenz Zinsli Chur.

Die 1. Lieferung dieser «Bündner Heimatkunde» kann bezogen werden im Lehrmittelverlag, Planaterrastrasse, 7000 Chur.

6 Beispiele aus dem Abschnitt «Rheinwald»

Beispiel 1:

Arbeitsblatt «Das Rheinwald»

Nach einer Einführungslektion mit der Bündnerkarte wird der Schüler dieses Grosskroki ergänzen können. Eine gute Übungshilfe ist die Folienkopie auf dem Arbeitsprojektor. Das Lösungsblatt liegt im Lehrerheft.

Beispiel 2:

Lehrertext «Der Passverkehr»

Die Texte für den Lehrer erleichtern das zeitraubende Quellenstudium und fassen den Stoff für die Mehrdarbietung zusammen.

Beispiel 3:

Schülertexte «Von Nord nach Süd durchs Bündnerland»
«Der Säumer Christian Hössli»

Lesen und Erzählen sind wesentliche Elemente der Heimatkunde. Doch das einmalige Durchlesen der Texte ist Stückwerk. Sie sind in einer stufengerechten Sprache gehalten, sodass ein selbständiges, intensives Aufnehmen und Verarbeiten möglich ist.

Beispiel 4:

Bilderreihe «Von der Sänfte zum Postauto»

Reihenbilder sind beste Gelegenheiten, das Schülergespräch zu pflegen. Auch das genaue Hinschauen, Beobachten und Folgern ist für die spätere Arbeit im Freien sehr wichtig.

Beispiel 5:

Text- und Bildvergleich «Splügen, Bild eines Passdorfes»

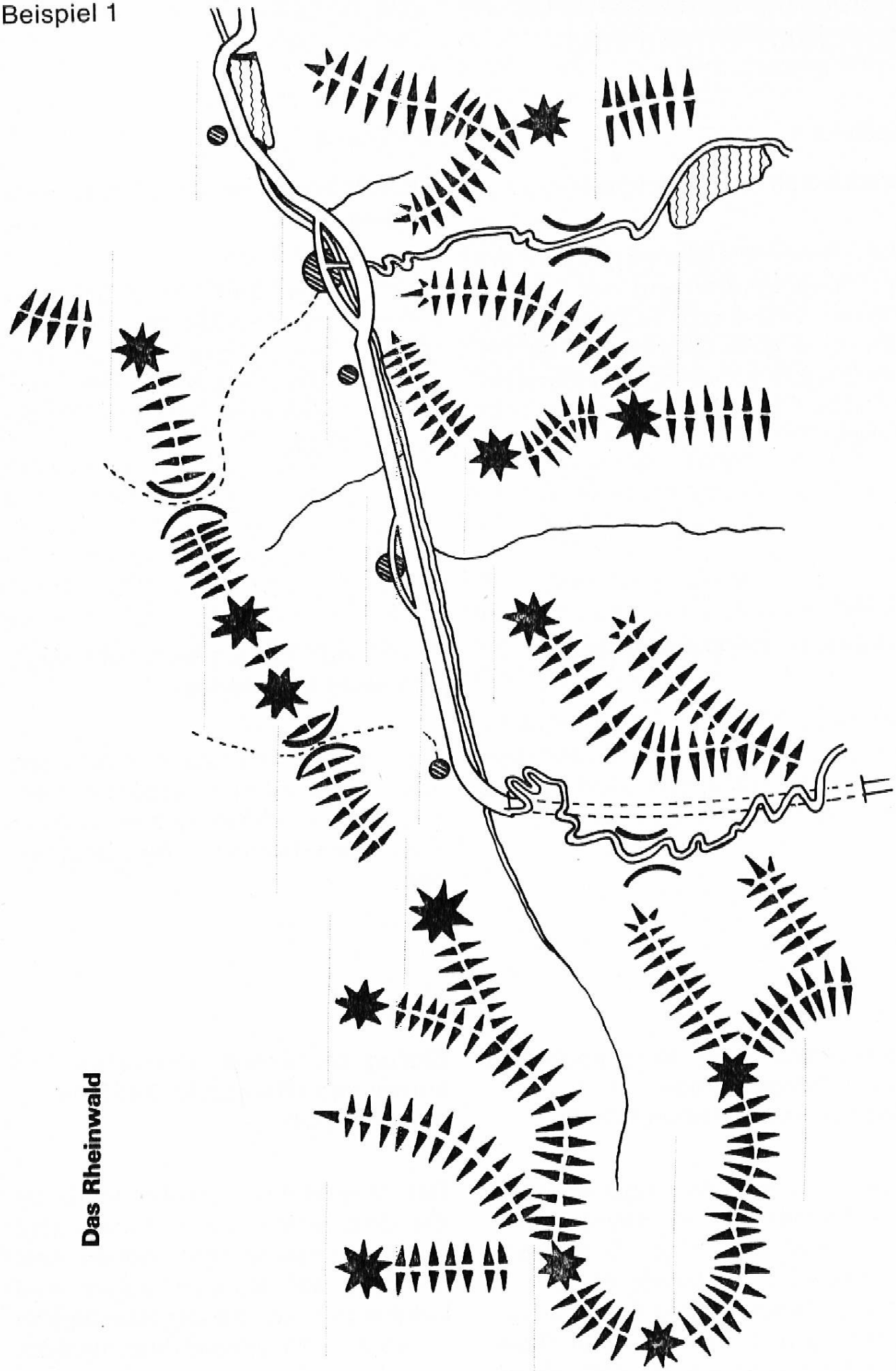
Viele Siedlungen haben sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich gewandelt. Hier öffnet sich ein breites Feld praktischen Heimatschutzes.

Beispiel 6:

Einzug der Technik: «Verkehrskurve» und «Besuch im Betriebsgebäude Süd»

Die Geschichte Graubündens ist die Geschichte seiner Pässe. Der Einfluss unserer technischen Entwicklung auf Mensch, Arbeit und Landschaft ist besorgniserregend — aber auch wieder faszinierend.

Beispiel 1



Das Rheinwald

Beispiel 2

Der Passverkehr

Bereits die Römer benützten die Alpenpässe und bauten sie zu schnellen Verbindungsstrassen aus. Im Mittelalter erhielt der Splügenpass als kürzeste Nord-Süd-Achse in günstiger Höhenlage besondere Bedeutung. Die Bewohner beidseits des Passes transportierten damals die Kaufmannsgüter selber. Sie kannten die Gefahren der Strasse am besten und hatten sich in Porten zusammengeschlossen.
Eine **Port** (portare - tragen) umfasste die Säumer einer Talschaft oder eines grösseren Dorfes; die Porten längs einer Passstrasse bildeten den **Portenverband.** Einer der Verbände bestand aus den sechs Porten Rheinwald, Schams, Misox, Thusis, Imboden (Cazis und Rhäzüns) und St. Jakobstal (Valle di San Giacomo südlich des Splügenpasses).
Die Säumer hüteten ihre Monopolstellung ängstlich, weil der Warenverkehr im Winter ihre einzige Verdienstmöglichkeit war. Zugewanderte erhielten kein Recht auf eine Rodfuhr.
Eine Urkunde aus Hinterrhein vom 8. Januar 1636 gibt Aufschluss über die Verteilung der Rodfuhren:

1. Jeder hier wohnhafte Landsmann und Nachbar kann nur eine Rod besitzen.

2. Eine frei werdende Rod darf nicht an die Erben, die weder Feuer noch Licht unterhalten, vergeben werden; sie soll einem angehenden Haushalter aus der Nachbarschaft zukommen. Die keinen Haushalt führenden Erben werden mit 4 Gulden pro Rod entschädigt.

3. Die Nachbarschaft verpflichtet sich, jedem angehenden Haushalter in Hinterrhein eine Rod für 4 Gulden zu überlassen.

Der Zwang, die Waren von Einheimischen transportieren zu lassen, brachte dem Kaufmann auch Vorteile: die Porten waren für die Ware haftbar und verpflichtet, sie zur festgesetzten Taxe und innerhalb der abgemachten Zeit über die Pässe zu bringen.
Jeder Ladeort hatte seinen **Teiler** oder **Sustmeister,** der die Güter an die Fuhrleute verteilte. Sein Amt war im Winter recht unangenehm, weil viele Säumer auf Arbeit warteten. In dieser Jahreszeit wurden auch Ochsen und Rinder als Zugtiere eingesetzt, was die Transportkosten senkte.
1625 wurde für die Strecke von Splügen bis zum Splügenberg folgende Taxe festgelegt:

Im Sommer

(St. Jörgen bis Michaeli — 23. April bis 29. September).
Von einem geschickten Stuck (gut saumbare Ware) = 28 Kreuzer.
Von einem ungeschickten Stuck (wie grosse Ballen) = 40 Kreuzer.

Im Winter

(St. Michaeli bis St. Jörgen — 29. September bis 23. April) = 20 Kreuzer.

Für Unterhalt und Öffnung der Strassen wählte die Landsgemein-

de den **Fürleiter.** Er bezahlte der Landschaft einen Pauschalbetrag und zog dafür die «Fürleiti» und das Sustgeld ein.
Aufgaben des Fürleiters (Verordnung von 1613):

Wenn auf einem schlecht unterhaltenen Weg Güter verloren gehen, haftet der Fürleiter für den Verlust.
Der Fürleiter muss schadhafte Wege wieder ausbessern und sie im Frühling auf eigene Kosten räumen.
Bei grossem Schneefall bietet der Werkmeister im Turnus jeden Landsmann auf, mit Mann und Zugtier im «Bruch» zu helfen.
Der Fürleiter übernimmt auch die Kosten für die Öffnung der Wege bei Lawinenniedergang und Steinschlag.

Im 15. und 16. Jahrhundert entstanden an den Umschlagplätzen die **Susten** (Warenmagazine). Die Fuhrleute mussten ihre Waren dort abladen und unterbringen.
Bis 1634 war der Zoll zu Splügen ein Regal des jeweiligen Schirmherrn gewesen; dann ging das Zollrecht durch Loskauf an die Landschaft über.
Das **Portengericht** wachte über dem Transportwesen. Zu den regelmässigen Versammlungen in Thusis oder Splügen sandten alle Porten ihre Vertreter. Sie entschieden über Streitfälle zwischen Kaufleuten und einzelnen Porten, zwischen Säumern und ihrer Port und über Klagen gegen Fuhrleute oder Porten. Das Gericht schützte die Rechte der Kaufleute soweit wie möglich, um seinen guten Ruf zu wahren und damit den Weiterbestand der Porten zu sichern. Selten gingen Güter verloren oder verdarben, selten wurden Stäbe ausgeraubt. Die Diebe erhielten schwere Strafen; bei wiederholten Vergehen wurden sie gar zum Tode verurteilt!
Die Porten wachten streng über ihre Rechte. So durften die Churer Fuhrleute nur bis Rhäzüns, die nächsten nur bis Thusis fahren. Die Waren wurden zwischen Chur und Como siebenmal umgeladen (Rhäzüns, Thusis, Andeer, Splügen, Splügenberg, Chiavenna und Colico). Dies verteuerte den Transport sehr, und die Güter litten darunter. Während des Sommers fehlten oft Fuhrleute, und dann blieben die Güter tagelang in den Susten. An Sonn- und Feiertagen durfte niemand säumen.
Die Kaufleute drängten auf schnellere Beförderung: wichtige Sendungen wurden der **Strackfuhr** übergeben, die ein einzelner Säumer in nur sechs Tagen von Chur nach Chiavenna führte. Die Rodfuhr brauchte dazu 8 bis 10 Tage.

Beispiel 3

Von Nord nach Süd durchs Bündnerland

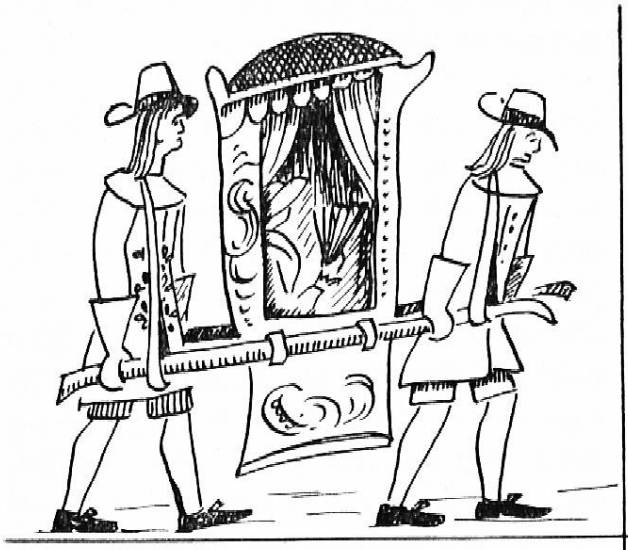
Zwei Wege führten von Norden her ins Bündnerland: der eine von Deutschland über Lindau nach Chur und der andere aus der untern Schweiz über Zürich nach Chur. Durch diese Gebiete führten fahrbare Strassen, ausgenommen ein Stück dem Walensee entlang, wo der Transport zum Teil auf dem

Wasser erfolgte. In Chur teilte sich der Verkehrsweg wieder. Die obere Strasse führte von Chur über die Lenzerheide nach Tiefencastel und nach Bivio. Hier ging es nun in zwei verschiedenen Richtungen weiter: links wand sich der Weg über den Julierpass ins Engadin und über den Maloja ins südliche Bergell; rechts zweigte der Weg nach dem Septimer ab. In Casaccia trafen sich diese beiden Routen wieder und führten als eine Strasse nach Chiavenna weiter.
Die untere Strasse führte von Chur nach Reichenau, dann über Thusis und Andeer bis nach Splügen. Auch hier in Splügen hatte man sich zu entscheiden: entweder stieg man über den Splügenberg und durchs Jakobstal nach Chiavenna, oder man wählte den Passweg über den San Bernardino, um dann durch das Misox Bellinzona zu erreichen.
Der Splügenpass stellte von jeher die kürzeste Verbindung zwischen Chur und Chiavenna dar. Er hat gegenüber Julier und Septimer den grossen Vorteil, dass nur einmal eine grössere Steigung zu überwinden ist.

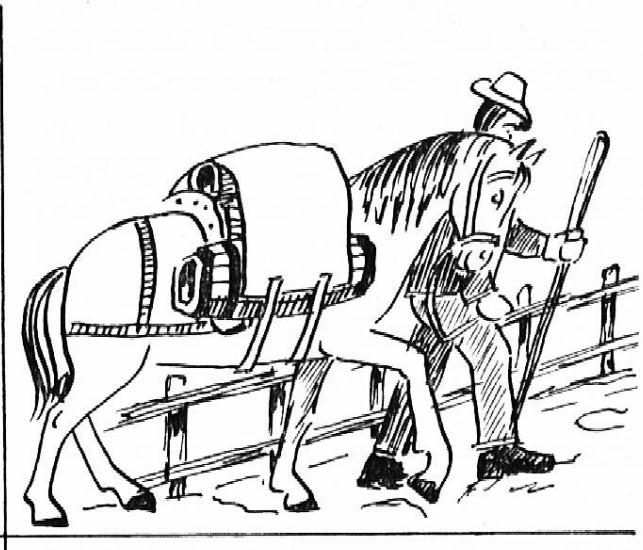
Der Säumer Christian Hössli

Er ist ein Mann von hohem Wuchs. Sein wettergebräuntes Gesicht erhält durch den ergrauten Bart fast etwas Strenges. Er trägt den Anzug aller Bündner Säumer: ein graues, rotgefüttertes Wams, gemslederne, weite Kniehosen, hohe Stulpenstiefel und einen kleinen, runden Hut mit sehr breitem Rand. Am Gürtel hängt ein Hammer, mit dem er die Reifen an den Weinlägeln festschlägt. In der Not kann er sich damit auch zur Wehr setzen. Wie alle seine Genossen trägt er ein Schwert an der Seite.
Christian ist Eigentümer des Stabes und besitzt ein schönes Heimwesen in Splügen. Er verbringt aber den grössten Teil des Jahres als Säumer. Er lebt bescheiden und hat glücklicherweise noch selten Pferde oder Waren verloren.
Obwohl Hössli gerne bei der Familie wohnt, führt er doch lieber seine Stab über das Gebirge. Seit mehr als 30 Jahren ist er auf der Saumstrasse zu Hause. Wohl graut ihm dann und wann, wenn er an die steilen Felswände denkt, wo vielleicht schon morgen eine Lawine ihn zerschmettern kann. Aber Hössli ist nicht lange betrübt. Mit Stolz schaut er hinüber zu den altvertrauten Wächtern des Rheinwalds, zu Guggernüll, Einshorn und der Kette des Rheinwaldhorns im Westen.
Die jungen Säumer aber sind unzufrieden. Wie lange sollen sie die mühsamen Fahrten noch mitmachen? Ist das Leben in der Stadt nicht viel angenehmer und weniger anstrengend? Selbst gegen den Willen ihrer Eltern wollen sie auswandern und fremde Länder kennenlernen. Erst wenn die Fahrstrasse gebaut ist, von der man oben auf dem Pass schon lange spricht, werden sie heimkehren.

Beispiel 4



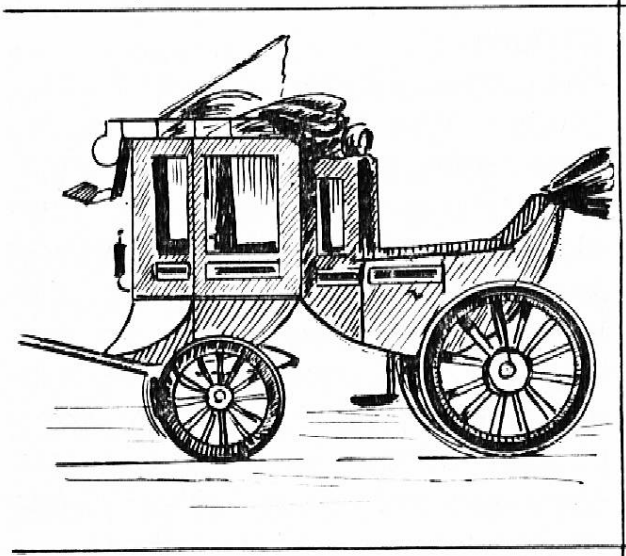
Die Sänfte



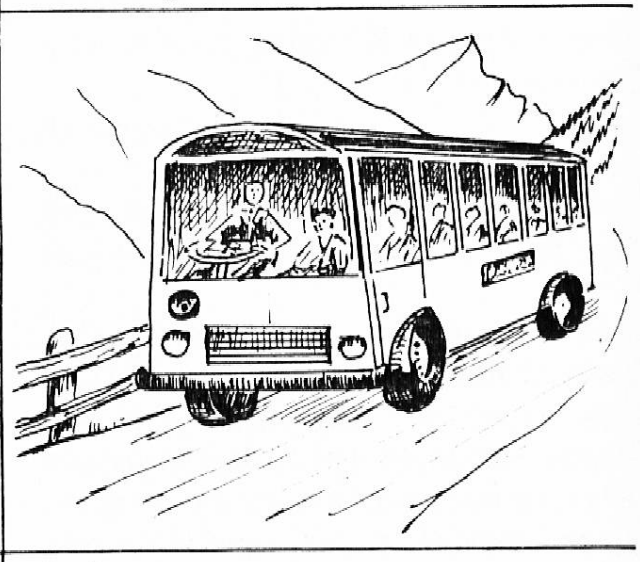
Der Säumer

Das Kriegsheer

Der Warenzug



Die Postkutsche



Das Postauto

Beispiel 5

Splügen, Bild eines Passdorfes

In unserem Kanton gibt es ein Dorf, dessen Lage und Bauart wie kein zweites über Leben und Beschäftigung seiner Bewohner im Laufe der Zeit erzählt. Es ist das Passdorf Splügen, Ausgangspunkt zu den Pässen Splügen und San Bernardino und zugleich Hauptort des Rheinwalds.

Betrachten wir es von den ersten Kehren der Splügenpassstrasse aus, so lassen sich deutlich drei Teile unterscheiden: der alte Dorfkern, die Walserhäuser und das «Neudorf».

An den Sonnenhängen links und rechts des Stutzbaches bestand früher Lawinengefahr, und durch die Talsohle floss frei und ungebändigt der Hinterrhein. Deshalb mussten die Bewohner ihre Häuser auf die sicheren Vorsprünge über den schluchtartig eingefressenen Lauf des Wildbachs bauen. Bei der Kirche und am rechten Ufer des Stutzbachs stehen die alten Handels- und Susthäuser aus Stein.

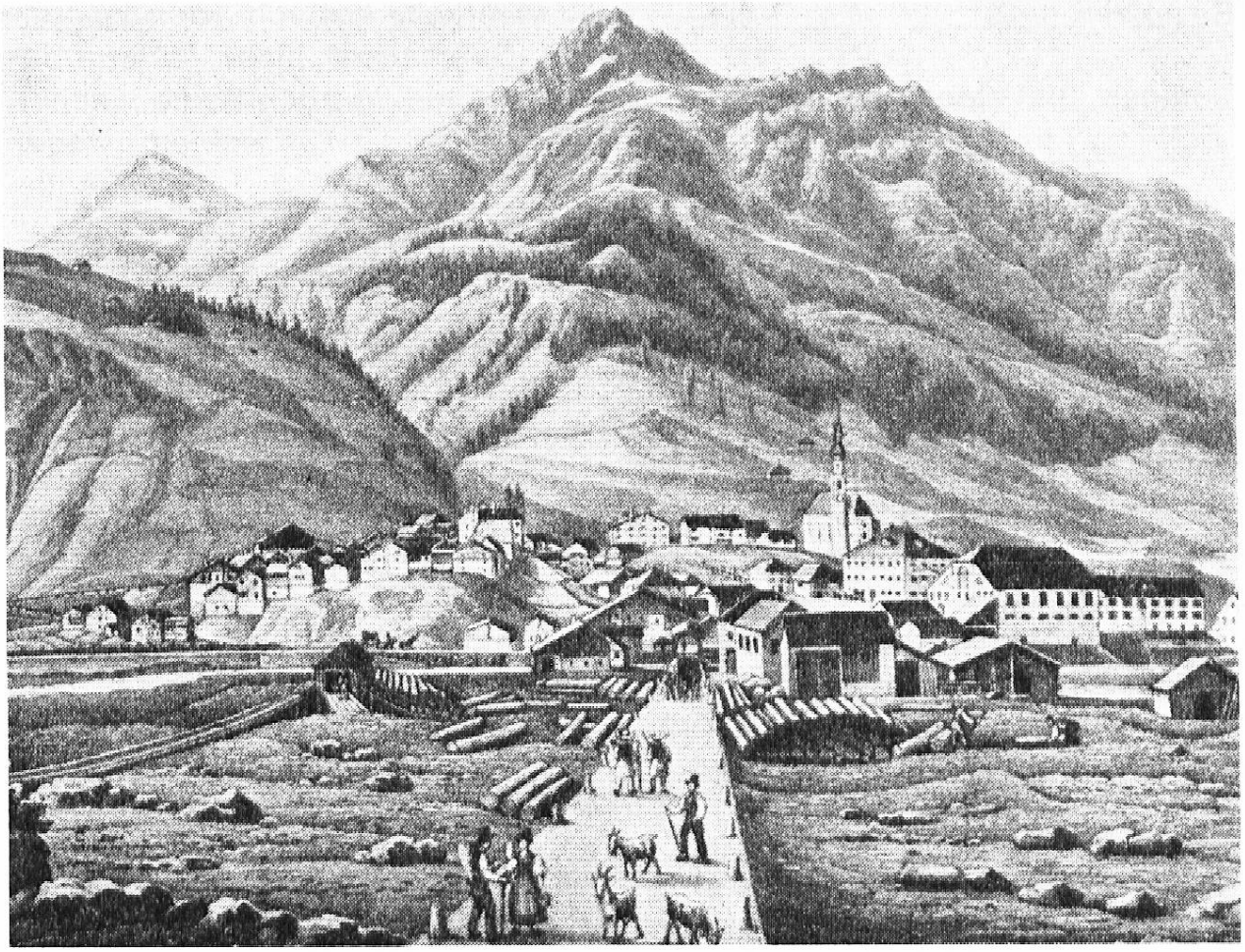
Zur Blütezeit des Warenverkehrs über die Pässe wurden die stilvollen von Schorsch- und Albertinihäuser erstellt. Ihre Erbauer trieben von Splügen aus internationalen Warenhandel. An der «Susten»-Gasse auf der rechten Stutzbachseite finden wir Stein- und Holzbauten mit gewaltigen Pferdestallungen und Einstellräumen (Susten). Sogar zweistöckige Pferdeställe kommen vor! Wo so viel Passverkehr herrscht, dürfen auch die Gasthäuser nicht fehlen: das Bodenhaus ist noch heute weitherum bekannt. Auf seinem weiten Vorplatz wurden die Rosse entladen und wieder beladen.

Die einstige Talkirche, eines der grössten Gotteshäuser Graubündens, überragt alle andern Gebäude.

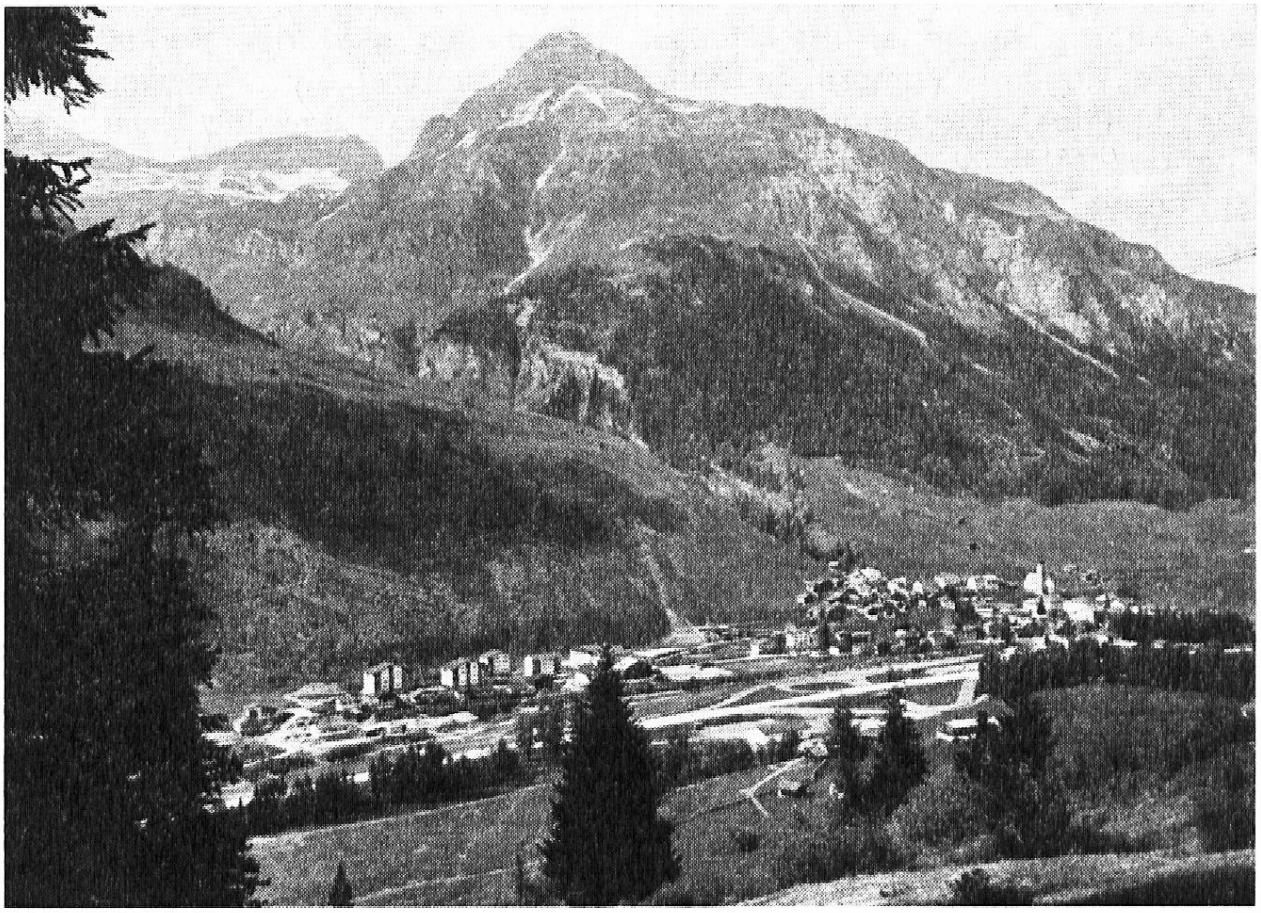
Einen Dorfteil für sich bilden die sonnengeschwärzten Holzhäuser auf der «Bsetzi», die ihren Namen von den gepflästerten Gassen und Plätzchen erhalten hat. Walser aus dem hintern Rheinwald waren nach Splügen ausgezogen und wollten hier sesshaft werden. Sie blieben ihrer Herkunft treu und stellten eigenwillig die zweistöckigen Holzhäuser mit angeschlossenem Stall neben die mächtigen Steinbauten der Handelsleute.

Die Bewohner dämmten den Rhein immer mehr ein, die Talsohle bot gutes Wiesland und neuen Baugrund. Als sich der Verkehr mit dem Ausbau der Passwege zu Fahrstrassen gewaltig steigerte, entstanden am Rheinufer neue Geschäfts- und Wohnhäuser.

Nach dem Zusammenbruch des Warenverkehrs im letzten Jahrhundert blieben Susten und Schmieden leer. Erst mit der Eröffnung des Bernhardin-Tunnels hat im Passdorf ein neuer Aufschwung eingesetzt. Die letzten Jahre brachten eine bauliche Erweiterung Splügens in der Rheinebene Richtung Medels. Gewerbebetriebe, Ferien- und Mehrfamilienhäuser sowie eine moderne Schulanlage sind dort innerhalb kurzer Zeit entstanden.

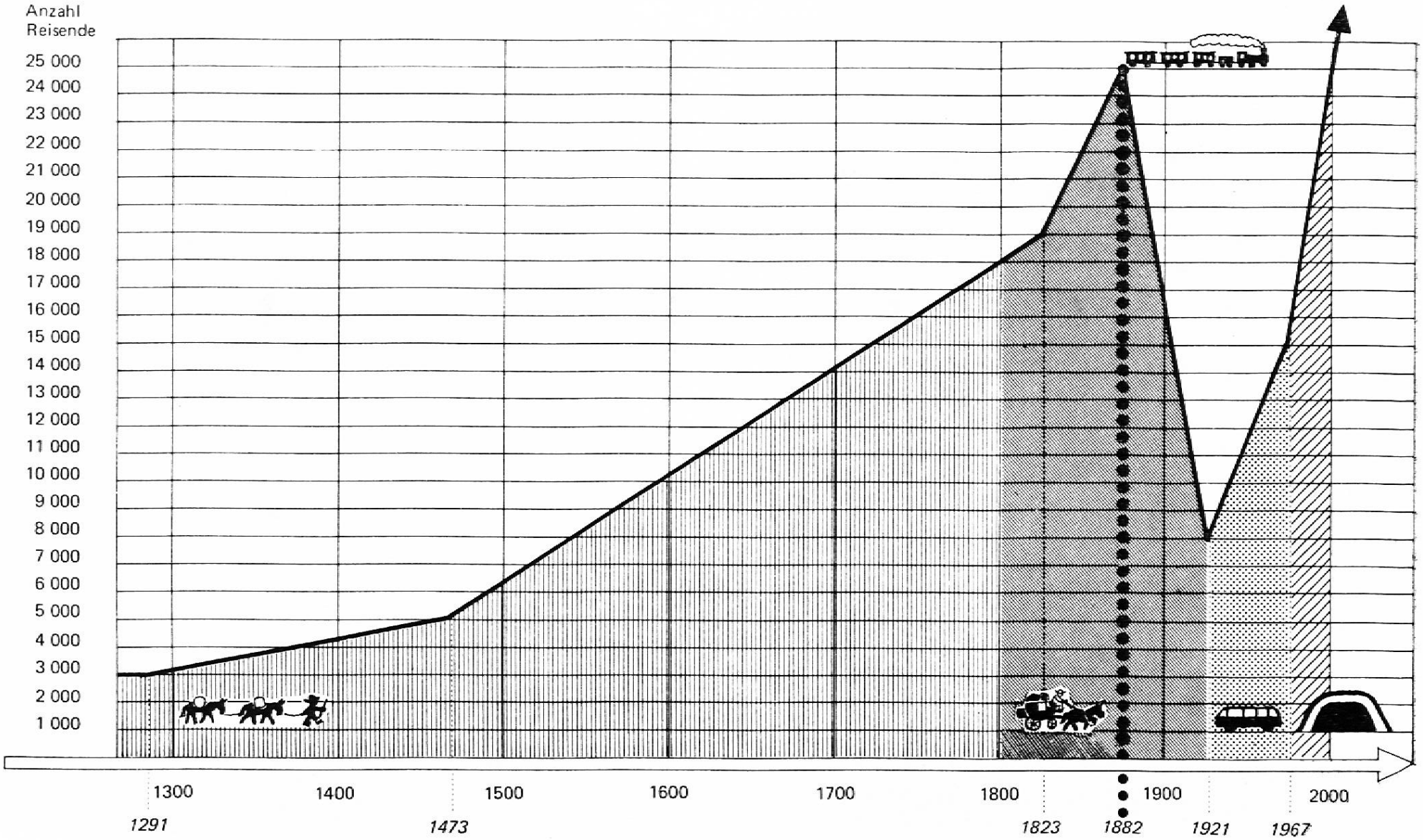


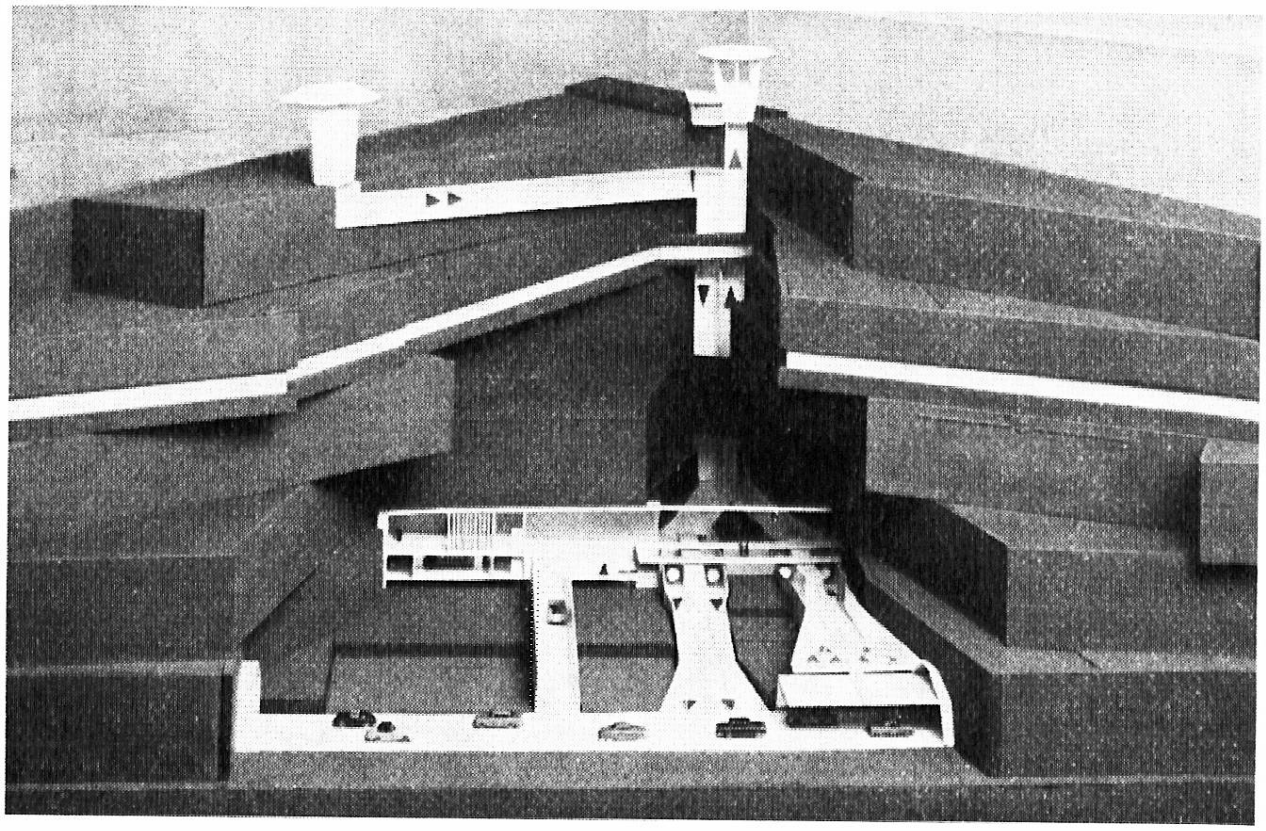
Oben: Splügen um 1850; unten: Splügen heute



Eine Verkehrskurve

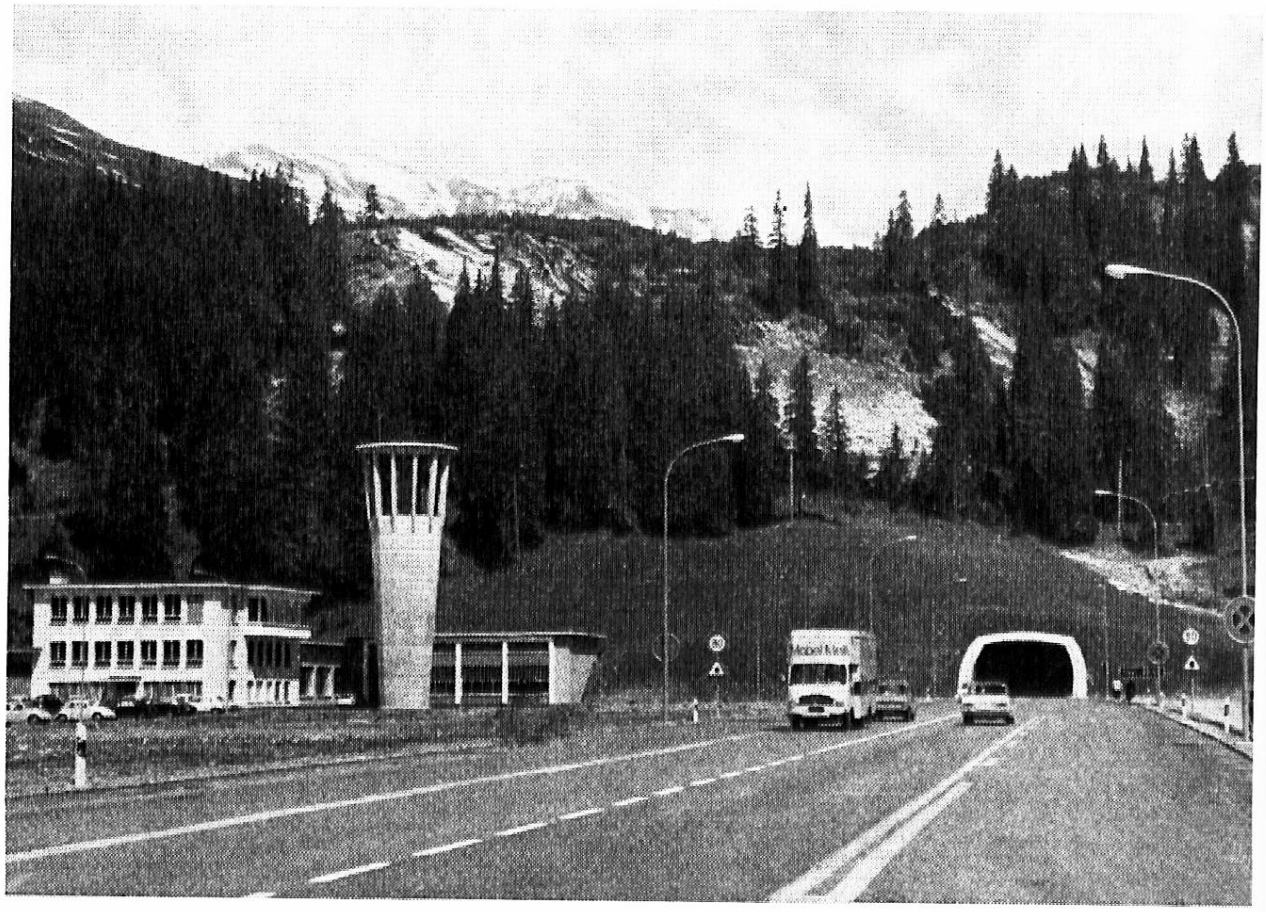
Beispiel 6





Schematische Darstellung des Lüftungssystems mit Kavernenzentrale

Südportal des Tunnels mit dem Betriebsgebäude



Besuch im Betriebsgebäude Süd

«Wenn es Ihnen passt, können Sie noch heute vorbeikommen. In einer guten Stunde sind Sie in San Bernardino, und ich kann Ihnen den ganzen Tunnelbetrieb zeigen», erklärt mir Herr Schmid, der Betriebsleiter, am Telephon. Die Bewilligung zu einer Besichtigung der Tunnelanlagen habe ich auf dem Kantonalen Baudepartement in Chur erhalten, dem der Bau und die Aufsicht über das bündnerische Strassennetz untersteht.

Ich bin sehr gespannt, was mich in San Bernardino erwartet. Wie so viele Autofahrer habe ich keine Ahnung, was es alles braucht, damit der Tunnel Tag und Nacht betriebssicher ist.

Kurz nach dem Verlassen des Tunnels auf der Südseite biege ich rechts ab und schwenke auf den Hof der Betriebszentrale ein. Im ersten Stock empfängt mich der Postenchef der Kantonspolizei und führt mich in sein Büro. Herr Hartmann erläutert mir die Aufgaben der Polizei: «Auf unserem Posten sind 22 Polizisten eingesetzt. Sie arbeiten schichtweise in 4 Gruppen und kontrollieren den Strassenabschnitt der N 13 von Thusis bis Castione.

Wir überwachen den Tunnelverkehr mit einer Fernsehanlage. Sie haben die Bildschirme im Büro nebenan gesehen. Alle Notruftelephone der Strecke Thusis - Castione sind mit uns verbunden, und ausserdem haben wir ein eigenes Funknetz aufgebaut.

Bei Unfällen aller Art können wir mit verschiedenen Spezialfahrzeugen rasche Hilfe leisten. Im Erdgeschoss dieses Gebäudes ist ein Arztzimmer eingerichtet.

Selbstverständlich sind uns auch die übrigen Polizeiaufgaben übertragen: Verkehrskontrollen (im Sommer mit den Motorrädern), Prüfung des technischen Fahrzeugzustandes, Verkehrsregelung und Aufstellen der Verkehrssignale bei Bauarbeiten. Da die N 13 eine wichtige Nord—Südverbindung ist, wird die Strasse oft auch von Verbrechern befahren. Wir erhalten dann den Befehl, Strassensperren zu errichten und nach Verdächtigen zu suchen.»

Herr Hartmann entnimmt seinem Schreibtisch einen Ordner und blättert darin: «Sie möchten bestimmt einige Zahlen über den Verkehrsablauf wissen!» Hier habe ich sie aufgeschrieben:

Im Dezember 1967 (1. Monat nach der Eröffnung) durchfuhren 47 452 Fahrzeuge den Tunnel.

1968: Verkehrsspitze August
total 135 012 Fahrzeuge

1971: Verkehrsspitze August
total 191 574 Fahrzeuge

Tagesspitze 1971: 12. April
mit 12 036 Fahrzeugen

Tagesdurchschnitt August 1971
6 180 Fahrzeuge

Tagesdurchschnitt August 1968
4 354 Fahrzeuge

Polizeiliche Einsätze und Hilfeleistungen: 1968: 1318; 1970: 1531

Bernhardinmillionäre:

1. Million: 23. 3. 1969
2. Million: 31. 3. 1970
3. Million: 30. 12. 1970

4. Million: 18. 9. 1971
5. Million: 14. 7. 1972
6. Million: 31. 3. 1973
7. Million: 15. 9. 1973

Eine zusätzliche Aufgabe des Polizeipostens besteht in der Übermittlung verschiedener Angaben der Wetterstation. Sie erfolgt alle drei Stunden an den Flugsicherungsdienst des Flughafens Kloten. Nach den Ausführungen des Polizeichefs gehe ich in den oberen Stock zum Leiter der Betriebsgruppe. Herr Schmid schreibt eben einige Zahlen auf, die er von verschiedenen Apparaten an der einen Wand des fünfeckigen Kommandoraumes abliest. Ich schaue mich inzwischen etwas um. Die lange Fensterreihe ermöglicht einen ungehinderten Blick auf das Tunnelportal. An einer Wand leuchten viele Lämpchen, die anzeigen, wie hell es im Tunnel ist. Daneben kann man sofort ablesen, von welchem SOS-Telephon aus angeläutet wird. Auf der Rückwand des Kommandoraumes sind alle Zu- und Abluftkanäle eingezeichnet, Lämpchen und Schalter melden, welche Ventilatoren in Betrieb sind. Viele Messapparate geben an, ob die Luft im Innern noch gut ist. Hinter mir klickt in unregelmässigen Abständen ein Kästchen. Hier werden die durchfahrenden Fahrzeuge in beiden Richtungen gezählt, und eine Leuchtschrift zeigt ausserdem an, wie viele Autos im Tunnel sind.

Herr Schmid erklärt: «Sie befinden sich im Kommandoraum, der ebenfalls ununterbrochen besetzt ist. Von hier aus überwachen wir sämtliche Maschinen und Apparate des ganzen Tunnels. Mit der Polizei zusammen sind wir verantwortlich für den Rettungsdienst; wir sind besonders gut für die Brandbekämpfung ausgerüstet. Die vielen Steuerungsgeräte für die Maschinen sind sehr empfindlich und müssen gut gepflegt werden. So sind denn einige unserer Fachleute meist mit Reinigungsarbeiten beschäftigt.»

Das Telephon läutet. Herr Schmid meldet sich und antwortet kurz darauf: «Ich werde den Tunnel sofort sperren. Sie können in einigen Minuten durchfahren.» Er drückt einige Knöpfe auf seinem Tisch. Sogleich leuchten die Lämpchen der Verkehrssignale bei den Tunneleingängen rot auf: die Eingänge Süd und Nord sind gesperrt. Wenige Fahrzeuge sind noch unterwegs, bald ist die Tunnelröhre leer. Vor dem Portal warten Lastwagen mit laufendem Motor und weiter unten, vor der ersten roten Ampel, stauen sich die Personenwagen.

Was ist wohl geschehen? «Spezialtransport des Militärs», lautet die kurze Antwort. Wir schauen auf die Strasse hinunter. Von einem Polizeiauto geführt, nähert sich ein schwerbeladener Militärcamion dem Portal und verschwindet bald in Richtung Nord. Ein Lieferungswagen folgt ihm trotz des roten Signals. Aber schon rast ein Polizeiwagen in grösstem Tempo hinter ihm her.

Kaum hat der Camion den Tunnel verlassen, stellt Herr Schmid die Signale wieder auf «grün», und der Verkehr fliesst wieder ungehindert weiter.