

Graubündens Passtransit und seine volkswirtschaftliche Bedeutung : aufgezeichnet am San Bernhardinpass, anlässlich der Presseorientierung vom 27./28. Aug. 1954

Autor(en): **Jenny, Rudolf**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1954)**

Heft 9-10

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-397685>

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.

Graubündens Paßtransit
und seine volkswirtschaftliche Bedeutung,
aufgezeichnet am San Bernhardinpaß, anlässlich der Presseorientierung
vom 27./28 Aug. 1954

Von Rudolf Jenny, Chur

In seiner geopolitischen Betrachtung der alpinen Paß-Staaten hat Haushofer, beeindruckt von den geographischen Voraussetzungen und der wirtschaftlichen Bedeutung des bündnerischen Paßtransits, den Freistaat der Drei Bünde als den eigentlich klassischen Paß-Staat im gesamten Bereiche der Alpen von Dalmatien bis Ligurien charakterisiert. Durch die schicksalsschwere Entscheidung in der Ostalpenbahnfrage und die Eröffnung der Gotthardbahn ist demgegenüber die Pulsader des rätischen Paß-Staates erstorben. Während das Land in der alten und mittelalterlichen Welt eine Kulturbrücke zwischen dem Mittelmeer und dem Norden war, wurde Graubünden durch die Eröffnung der Gotthardbahn aus der Kette der internationalen Verkehrsbeziehungen herausgebrochen. Mit seinem Anschluß an die Schweiz und der gleichzeitigen Preisgabe einer jahrhundertealten staatlichen Selbständigkeit der Drei Bünde, rückte das einst belebte Paßland an den Rand der wirtschaftlichen und nationalen Bestrebungen des Bundesstaates, um im Mantelsaume der Eidgenossenschaft den «Sonderfall Graubünden» zu bilden. Abseits von der Schlagader des ehemaligen Transits, der das Fundament und der sichere wirtschaftliche Urgrund für das Gedeihen und den einstigen Wohlstand des Landes gebildet hat, entstand aus dem von der Natur zum Paßstaat prädestinierten Gebirgslande mit einem Schlage ein «Isolierter Staat», um diesen Begriff des bedeutenden Volkswirtschafters Johann Heinrich von Thünen bei dieser Gelegenheit auf Graubünden anzuwenden.

Aus dem ungeheuren Spannungsverhältnis heraus, welches einerseits der wirtschaftlichen Prosperität und jenem für ein Gebirgsland nahezu fremd anmutenden Wohlstand entspringt – genährt aus dem ehemaligen Paßtransit –, andererseits aber heute durch die Situation «Isolierten Staates» gekennzeichnet ist, die sich angesichts des aufstrebenden Verkehrs zum Weltverkehr besonders verhängnisvoll auswirken muß, erklärt sich die Erscheinung des «Sonderfalles Graubündens» im schweizerischen Wirtschaftsgeschehen von selbst. Die Abtrennung Graubündens von der historisch überlieferten Pulsader seiner Wirtschaft, seiner Kultur und seines gesamten staatlichen Lebens – bedingt durch die Niederlage in der Ostalpenbahnfrage – drängte das von der Natur, von der geologisch-morphologischen Gestaltung geradezu zum Paßstaat berufene Land hinein in den Widersinn einer Entwicklung, die unausweichlich in der Paradoxie des «Sonderfalles Graubündens» endigen mußte, weil das zum Paß-Staat prädestinierte Land ohne den sein Leben durchpulsenden Transitverkehr schließlich die Existenz des «Isolierten Staates» zu fristen gezwungen ist, – ein Dasein, das keinem andern schweizerischen Gebirgskanton durch die Verhältnisse aufgenötigt wurde, weshalb auch kein anderer der Gebirgskantone sich innerhalb des eidgenössischen Staatenlebens zu einem «Sonderfalle» auswachsen konnte.

In der Reduktion vom «Paßstaat» zum «Isolierten Staat» – eine rückläufige Entwicklung, die kein Staatswesen, mag es noch so gesund und urwüchsig sein, ohne allerschwerste wirtschaftliche Beeinträchtigung, ohne Einbuße des Volkswohlstandes und damit seiner Eigenkultur auf die Dauer überwinden kann – liegt der ungeheure Ernst, welcher Graubündens wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Situation der Gegenwart kennzeichnet. Wer wird sich angesichts dieser Sachlage darüber verwundern, daß in diesem Lande, dem der natürliche Nährboden seiner Existenz, nämlich der einstige Durchgangsverkehr, systematisch entzogen wurde, die höchsten Steueransätze in der ganzen Eidgenossenschaft zu finden sind! Daß dies nicht immer so war, beweist am augenfälligsten die Geschichte des bündnerischen Paßtransits, die zugleich die naturgegebene Geschichte Graubündens ist; denn Graubündens Wirtschaft und Kultur spiegeln sich in Weg und Steg, in Strom und Gegenstrom, was von keinem andern Lande ausgesprochener gilt als vom rätschen Paßstaat. Die rätschen Pass-

wege sind überall und immer das große Leitmotiv, wo es sich um Graubünden, seine Geschichte, Kultur und Kunst, den Geist seines Arbeitens und die bündnerische Wirtschaft handelt, weil die Geschichte des Landes in diejenige seiner Pässe geschrieben ist. Paß und Zoll waren in so umfassendem Ausmaße die eigentliche Existenz des Landes, daß der ehemalige Freistaat keinerlei Steuern zu erheben hatte und sämtliche staatliche Aufwendungen aus der Zollpacht bestreiten konnte. Die Verwendung der Veltliner-Amtsgelder floß nicht der Öffentlichkeit des Freistaates, sondern den Gemeinden zu und wurde an die Particularen geleitet und verteilt, ein schlagkräftiger Beweis dafür, daß das wirtschaftliche Fundament des Freistaates ausschließlich auf den Paß und Transit gegründet war. Dabei gelang es dem Freistaat und insbesondere dem werdenden Kanton, trotz der zahlreichen gefährlichen Wildbäche, der Lawinenzüge, der Galerien und Tunnels, die in hartes Gestein geschlagen werden mußten, der unzähligen kleinern und größeren Brücken über tiefe Schluchten und reißende Flüsse und der enormen jährlichen Unterhaltskosten im fortwährenden Kampfe mit den verheerenden Kräften der Natur ein großartiges und weitgespanntes Netz von Kunststraßen auszubauen, weshalb nach dem Kulturhistoriker Sprecher dieses kleine Gebirgsland «dreimal mehr Straßen als die gesamte überige alte Eidgenossenschaft» aufwies, ein Beispiel, welches einzigartig dasteht und nur durch den Wohlstand zu erklären ist, welcher dem Bergland aus Paß und Transit zufließt.

Diese Tatsachen haben in der paßstaatlichen Natur des Landes ihre letzte Verankerung; denn es ist nicht zu übersehen, daß der Transit ein einträgliches Gewerbe war, mit dem sich Adelig und Unadelig befaßte, eine Quelle des Volkswohlstandes, die manches stolze und schöne Haus und manchen großen Stall aufrichtete, weil Saum und Zoll vielerorts den Boden zu sicherem Reichtum bildeten und dem kargen Berglande seine wirtschaftliche Kraft zur Kultur schenkten.

Kann der alpine Raum in seiner Gesamtheit durchaus als verkehrsfeindlich bezeichnet werden, so gilt dies für Graubünden keineswegs, weshalb die Bündnerpässe lange vor dem Gotthard eine hervorragende Stellung in der alpinen Verkehrsgeschichte besaßen. Dies ist nicht nur durch Felix Stähelins grundlegende Abhandlung über «Die Schweiz in römischer Zeit» schlagend nachgewiesen worden, sondern

ebenso sehr durch Schultes «Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs», Scheffels «Verkehrsgeschichte der Alpen», Meyers «Untersuchungen über die römischen Alpenstraßen», ferner durch die Arbeiten von Haerry, Planta, Domenig, Miller, um nur die bedeutendsten zu nennen. Sowohl die vermittelnde Stellung zwischen den Kulturwelten des Nordens und Südens, wie die jahrhundertealten Handelswege aus dem vordern Orient und dem Mittelmeergebiet, welche über die Pässe Graubündens in die Länder Nordeuropas weitergeführt wurden, als auch die morphologisch-geologische Gestaltung des rätischen Paßraumes, bilden letztlich die Voraussetzung dafür daß Graubünden längst vor dem Gotthard eine Paßlandschaft gewesen ist. Zu tief sind die Quellflüsse in den Leib des zentralen Alpenmassivs eingerissen, zu jäh die beidseitigen Anstiege in das öde Paßgebiet des Gotthards, weshalb es kein Wunder ist, wenn die Schöllenen und die Tremolaschlucht bis ins späte Mittelalter hinein von den Reisenden gemieden waren.

Demgegenüber wurden Graubündens Paßwege schon in vorrömischer und in römischer Zeit benutzt, was insbesondere auch für den San Bernhardin und den Splügen gilt. Eingebettet in die Bindezone zwischen Ost- und Westalpen und bedingt durch eine großzügige Tektonik mit entsprechender Talordnung und Oberflächengestaltung, mächtigen Längs- und Quertalfluchten, wurde der rätische Transit auf einer breitausladenden natürlichen Rampe von der Flußpforte des Rheins, die alle Pässe des Landes erschließt, durch bewohnte, freundliche und geschützte Täler auf die Höhe seiner Pässe geführt. So galten die Paßwege über den Bernhardin und über verschiedene andere Bündnerpässe zu allen Zeiten als ganz besonders sicher und gangbar. Zudem erschloß die Talgabelung von Sargans ein gewaltiges Einzugsgebiet, welches von der Nordsee bis weit über die Bodenseegegend hinausreichte und den Verkehr der Holländer, genau so gut wie denjenigen der Hansastädte, erfaßte. Es ist daher kein Wunder, wenn sich die römische Expansionspolitik der bündnerischen Pässe zu bedienen wußte und über die rätischen Paßstraßen die nördlichen Provinzen des Weltreiches beherrschte. Diese Paßstraßen, eingezeichnet auf der Peutingerschen Tafel und erwähnt im Itinerarium Antonini, ebenso bei Polybios und Strabo, bildeten im römischen Weltreiche eine Brücke des Handels, weil Weg und Steg, damals genau wie in der

Gegenwart, den Pulsschlag von Handel, Wandel, Wirtschaft und Wohlstand begründeten. Nachdem die Tradition der rätischen Paßstraßen bis zu den Römern und weit über diese hinaus zurückreicht, ist es keineswegs erstaunlich, daß die historische und wirtschaftliche Entwicklung diejenige eines Paßlandes ist.

Durch prähistorische Ausgrabungen längs der ganzen Bernhardinroute, so bei Cazis, Zillis, im Hinterrheintal und Misox, ist nachgewiesen, daß längst vor den Römern urgeschichtliche Völkerstämme die bündnerischen Paßwege benutzten, über die später die römischen Militärs ihre Truppen ins Land führten, was besonders für Stilicho gilt, welcher den Weg über den Splügen zweimal als Feldherr gewählt hat. Entsprechend den römischen Okkupationsmethoden wurden die lange zuvor begangenen Paßwege, wie Strabo berichtet, für die gesteigerten Bedürfnisse des römischen Weltreichs ausgebaut und ebenso die Maschen ihres Stützpunktsystems an bereits vorhandene Niederlassungen angeknüpft. Wenn auch weit weniger großzügig als die Römer, so hat das Mittelalter dennoch die rätische Paßtradition weitergeführt, vorerst eingegrenzt durch die Beschränkungen einer Naturalwirtschaft, welche an Stelle des ehemaligen römischen Welthandels überhand nahm.

Immerhin blieben die rätischen Paßwege diejenigen der Kaiser, Könige und Bischöfe, wobei selbst nach der Eröffnung des Gotthards durch Kaiser Friedrich III. nach dem großen Stadtbrand von Chur im Jahre 1464 der Stadt erhebliche wirtschaftliche Privilegien zugestanden wurden, so die Errichtung eines Kaufhauses, das nicht ohne Einfluß auf den Paßverkehr war. Längst zuvor hatten die Ottonen das ganze Gebiet der bündnerischen Pässe durch großzügige Schenkungen an die Kirche in ihren Machtbereich gezogen, wobei der Bischof von Chur, unmittelbar nach der Eröffnung des Gotthards, den Ausbau der Septimerstraße betrieb und schon im Jahre 1390 die Straße von Tinzen bis Plurs durch Jakob Castelmur fahrbar machen ließ. Dies war übrigens die erste fahrbare Straße durch den gesamten alpinen Raum, welche das spätere Mittelalter zu erstellen mußte. Gleichzeitig förderten die Feudalherren von Vaz und Realt und die Gerichtsgemeinden im Schams und Rheinwald den Verkehr über die Hinterrheinlinie und wurde durch zwei Verträge vom Jahre 1219, abgeschlossen zu Zillis, für eine befriedete Verkehrssicherheit gesorgt.

Rund hundert Jahre nach der Eröffnung des Gotthardpasses zeigte die rätische Paßgeschichte Bestrebungen, welche der eigentlichen Natur des Paßlandes entsprachen und durch den Ausbau der Viamala in den Jahren 1470 bis 1473 Gestalt erhielten. Den Stichen des Holländers Hackaert, besonders aber der urkundlich gesicherten Dokumentation ist zu entnehmen, daß die Viamala bereits damals dem Rad geöffnet war. In der neuesten historischen Forschung über die Viamala ist übrigens einwandfrei nachgewiesen worden, daß der Paßverkehr längst vor dem Mittelalter seinen Weg durch die Schlucht gefunden hat, was durch römische Funde nördlich und südlich der Schlucht und durch die beiden Wegkapellen St. Ambriesch und St. Alban bezeugt wird.

Mit dem aufstrebenden Transit über den Splügen und Bernhardin entwickelten sich die Porten im Misox, Rheinwald, Schams, in Thuisis, Imboden und dem St. Jakobstal. Ähnliche Transportverbände entstanden auch längs der Julier- und Septimeroute. Diese Transportverbände waren genossenschaftlich organisiert, übernahmen die Pflege von Weg und Steg, ebenso den Warentransport, erhielten dafür ihre Transporttaxen, Brücken- und Weggelder und ließen sich vom Freistaat ihre Portensrechte anerkennen, was beispielsweise im Viamalabrief von 1473 urkundlich niedergelegt ist. Ebenso sorgten die Porten für die gerechte Handhabung der Portensordnungen, trafen Bestimmungen über den Warentransport, über die Roden, Fuhrleiten, das Gewicht und über die Verladung der Stücke, die Rechte und Pflichten gegenüber den Spediteuren. Streitigkeiten wurden durch den Portenrichter entschieden und zugleich regelmäßige Zusammenkünfte, meist in Thuisis oder Splügen, abgehalten. Außer den Säumern, welche gewöhnlich einen ganzen Stab von sieben bis acht Rossen über den Berg führten und zuweilen als Saumpferdhalter weit über hundert Saumtiere besaßen, wurden die Rodfuhrleute und die Stracksäumer unterschieden. Gegenüber den Säumern und Stracksäumern bedienten sich die Rodfuhrleute statt der Pferde viel häufiger der Ochsen, denen eine ausdauernde Zugkraft und größere Sicherheit im Schnee zugeschrieben wurde. Daraus ergibt sich, daß diese Zugspanne ihre Lasten lediglich von Dorf zu Dorf beförderten, wo umgeladen werden mußte und weil kein Niederlagshaus verfügbar und vorhanden war, die Transportgüter oft dem Wind und Wetter ausgesetzt blieben. Die

Fuhrleute mit Pferdezug besorgten den Transport von Sust zu Sust, während die Stracksäumer den ganzen Paß ohne Umlad bereisten.

Nachdem der Weg durch die Viamala, dessen Topographie und Geschichte nicht näher berührt werden soll, richtig ausgebaut und schließlich in den Jahren 1738 und 1739 durch Christian Wildener von Davos auch die beiden kühnen Brückenbauten über die Schlucht geschlagen waren, zeigt die Entwicklung des bündnerischen Transits eine durch Jahrhunderte hindurch kontinuierlich aufstrebende Kurve. Bereits nach der Eröffnung der Viamala für Wagen und Rad (1473) erfuhr der bündnerische Transit einen gewaltigen Aufschwung. Lagerhäuser und Stellungen wurden erstellt, in Splügen waren gegen 400 Saumpferde stationiert, die Porten überwachten den Transit, sorgten für den Unterhalt der Straße und setzten sich für die Verbesserung der Paßwege ein, weshalb schon damals ein blühender Wohlstand das aufstrebende Land belohnte. Äußerlich dokumentierte sich dieser Wohlstand in der spätgotischen Bauweise, die das Bergland bis in die letzten Talverzweigungen durchflutete. In Chur entstand eine stattliche Reihe der schönsten alten Bürgerhäuser des gotischen Bautypus. Gotische Chorbauten und prachtvolle Altarwerke schmückten die Kirchen des Landes. Der schönste spätgotische Altar der ganzen Schweiz, geschaffen von Jakob Ruß aus Ravensburg im Jahre 1492, bildet mit seinem Figureschatz und dem kunstvollen Gespreng mit Fialen und Tabernakeln noch heute den eindrucksvollen Chorabschluß der Kathedrale in Chur. Die imponierende Schau Poeschels Kunstdenkmäler Graubündens gibt einen deutlichen Begriff vom spätgotischen Baueifer, der damals das rätische Gebirgsland beseelte. Erst die Zeit der Bündnerwirren beeinträchtigte diese rege Bautätigkeit und brachte einen schweren Rückschlag für Handel und Verkehr, gefährdete die Sicherheit der Straßen, so daß der Churertransit damals von 9000 auf 1500 Saum herabsank. Zugleich setzte ein schwerwiegender Zerfall der Verkehrswege ein, während sich demgegenüber der Gotthard Weltruf verschaffte.

Durch Zollreduktion, Verbesserung der Straßen und ähnliche Mittel versuchte man den Transit nach der Beeinträchtigung durch die Wirren wieder zu heben, was teilweise gelang und durch die Untersuchungen Sievekings über die Handelsbeziehungen Süddeutschlands im Mittelalter auch nachgewiesen ist. Immerhin brachte erst Grau-

bündens Neutralität im spanischen Erbfolgekrieg wieder jenen regen Durchgangsverkehr, der dem Lande mit der wirtschaftlichen Blüte zugleich die stattliche Reihe seiner schönsten Barockkirchen und zahlreiche herrliche Bürgerhäuser schenkte. Damals entstanden die Schlösser der Salis in Soglio und Chur, wurde die Klosterkirche von Disentis und das bischöfliche Schloß ausgebaut, entfaltete sich das Speditionsgeschäft eines Thomas Massner und entwickelten die Salis ihre Unternehmungen in Chiavenna und Chur. Aber nicht nur längs der Paßstraßen, im ganzen Lande regte sich ein breiter Wohlstand, was durch die großartigen Bauten der Buol, die Casa Gronda in Ilanz, das Schössli in Flims, die Herrensitze in Fürstenau und Zizers, das Demontsche Haus in Villa, die Bürgerhäuser der Schwarz und Donatz, die Sprecherhäuser und eine bedeutende Zahl der schönsten Schlösser und Bauten bezeugt wird, welche alle die Großzügigkeit der italienischen Villa und die habliche Dauerhaftigkeit des nordischen Herrenhauses aufweisen.

Nichts bekundet die volkswirtschaftliche Bedeutung des Transits eindrucklicher als diese Prachtsbauten oder die Stattlichkeit des Engadinerhauses, welches damals seine eigentliche Gestalt erhielt, Bauten, die auf der heutigen wirtschaftlichen Basis des Kantons undenkbar und wie Wunschschlösser erscheinen. Es ist daher selbstverständlich, daß Ende des 18. Jahrhunderts die nördliche Zufahrtsstraße, nämlich die Reichsstraße, mit Entschiedenheit ausgebaut wurde und eine rasche Entwicklung des bündnerischen Straßenwesens anfangs des 19. Jahrhunderts nur noch eine Frage der Zeit sein konnte. So weiß der Kulturhistoriker Sprecher lebendig über den Ausbau der Paß-, Kommerzial- und Verbindungsstraßen zu berichten, wobei die Kommerzialstraßen über den Bernhardin und Splügen in den ersten Dezennien des 19. Jahrhunderts großzügig entwickelt wurden, was nach langwierigen diplomatischen Verhandlungen zwischen Graubünden und Sardinien, die teilweise durch Österreich störend beeinträchtigt worden sind, in den Jahren 1820 bis 1823 gelang. Nach dem Vertragsabschluß mit Sardinien vom Jahre 1818 übernahm der Tessiner Staatsrat Giulio Poccobelli von Melide gemeinsam mit Ingenieur Richard Lanicca von Sarn den Straßenbau, der in drei Jahren vollendet wurde.

Durch diesen Straßenbau, welcher nach den Hungerjahren im zweiten Dezennium des 19. Jahrhunderts durch die Initiative Tschar-

ners entschieden gefördert wurde, erlebte Graubünden bis zur Eröffnung der Gotthardbahn eine kurze, aber nicht minder eindruckliche Blütezeit, die dem Berglande die volkswirtschaftliche Kraft zum Ausbau seines weitverzweigten Straßennetzes schenkte. Es ist daher keineswegs erstaunlich, wenn um die Mitte des 19. Jahrhunderts im Churer Transit gegen 14 000 Tonnen registriert wurden, was einem täglichen Verkehr von vier Eisenbahnwaggons entspricht, daß die Stallungen an der Obern- und Untern Straße überfüllt, in Splügen, im Schams, in Thusis, aber auch im Misox eine erhebliche Zahl von Zugpferden für die Beförderung der Lasten sorgten und die Bevölkerung der Täler durch Handel, Wandel und Verkehr voll beansprucht wurde. So läßt sich vom Viamalabrief des Jahres 1473 bis zum Ausbau der großen Kommerzialstraßen über den San Bernhardin und Splügen eine nahezu kontinuierliche Entwicklung des bündnerischen Transits aufweisen, welche erst durch die Eröffnung der Gotthardbahn radikal abgebrochen wurde. Besaß das kleine Bergland noch im 19. Jahrhundert die Befähigung, ein vorbildliches Straßennetz aus eigener Kraft aufzubauen, so fehlt dem Lande nach der Eröffnung der Gotthardbahn jeder entschiedene wirtschaftliche Impuls. Als solcher ist jedenfalls der bündnerische Fremdenverkehr mit seiner ungewöhnlichen Empfindlichkeit und wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Wetter und der weltpolitischen Lage niemals zu bewerten, was die praktische Erfahrung eindrucklich genug bestätigt.

Aus der Geschichte des Paßtransits ergibt sich mit großer Eindringlichkeit, daß Bündens Wohlstand im Paßverkehr begründet war, weil kein anderes Land im Alpengebirge für den Handelsverkehr zwischen dem Norden und Süden Europas von der Natur in so hohem Maße prädestiniert ist. Kein anderes Alpenland besitzt eine solche Zahl leicht passierbarer Paßübergänge, keines weist dieselben günstigen geologisch-morphologischen Voraussetzungen auf und konnte daher angesichts der bevorzugten geographischen Lage des bündnerischen Paßstaates mit dem rätischen Freistaat in Konkurrenz treten. Alle Handelsstraßen Deutschlands, westlich von Lindau und Regensburg, weisen über Graubünden die kürzeste Verbindungslinie mit Genua, Mailand und selbst mit Venedig auf, wobei nicht nur mit Bezug auf die effektiven Kilometer, sondern auch virtuell die Paßstraßen durch Graubünden weitaus an erster Stelle stehen und allen

andern Pässen gewaltig überlegen sind. Dieser Vorzug der Kürze ergab zugleich denjenigen der Billigkeit, weil längs den Paßstraßen zudem überall ausreichend Futter für die Zugtiere vorhanden war, da ausgedehnte Wiesen und Weidgründe bis in die höchsten Paßlandschaften hinauf für die Ernährung der Pferde sorgten, weshalb keine besonderen Futtertransporte erforderlich waren. Die bündnerischen Pässe erwiesen sich daher gegenüber allen andern Paßstraßen durch die Alpen mit Bezug auf Kürze, Schnelligkeit und Sicherheit, aber auch der Billigkeit der Transporte in einem solchen Maße überlegen, daß eine ernsthafte Konkurrenz ausgeschlossen schien. Wenn der rivalisierende Gotthard und Brenner zuweilen die Oberhand gewannen, so war dafür lediglich die politische Weltlage oder die ungenügende Ordnung des bündnerischen Speditionswesens verantwortlich, weil durch interne Streitigkeiten zwischen den Porten das Transportgut oft lange liegen blieb. Während der Warenzug über den Gotthard, der weit besser organisiert war, von Flüelen bis Bellenz 23 Wegstunden erforderte und in drei Tagen durchgeführt wurde, benötigte der Transport über den Splügen von Chur nach Clefen lediglich 20 Stunden, obwohl nicht weniger als sechsmal umgeladen werden mußte, wenn die Lasten nicht durch Stracksäumer befördert wurden. Diese Vorzüge der Schnelligkeit, Billigkeit und Sicherheit des bündnerischen Paßtransits haben die Holländer schon früh erkannt, weshalb dieses kühl rechnende Handelsvolk keineswegs daran dachte, seine Transportgüter über den Gotthard oder über den Brenner transportieren zu lassen.

Angesichts dieser unstreitbaren, historisch und verkehrsgeschichtlich eindeutig erwiesenen Tatsachen und der verkehrspolitischen Bedeutung des ehemaligen rätischen Paßstaates, ist es nicht ohne Tragik, daß unmittelbar vor dem Ausbau des schweizerischen Eisenbahnstammnetzes und dem Kampfe um eine Alpenbahn ein Kampf, welcher die Bedeutung des bündnerischen Transits in hellem Lichte erscheinen läßt, das Bündnervolk seine ganze Kraft für die Vollendung der Kommerzialstraßen einsetzte, ein Werk, welches durch die weitgespannten Eisenbahnpläne der nächsten Jahrzehnte völlig überschattet wurde. Aus diesem Grunde kann es nicht verwunderlich sein, wenn der Name Graubündens am Anfang der schweizerischen Eisenbahngeschichte steht, wenn sich weitblickende Bündner unter den ersten Eisenbahninitianten finden und mit Scharfblick erkannten, daß

die ehemalige Paßtradition nur noch mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels, der Schiene, weiterzuführen sei, um das Land auf diese Weise für die großen Aufwendungen an die Kommerzialstraßen einigermaßen schadlos zu halten. Ohne die ganze Leidensgeschichte der bündnerischen Ostalpenbahn, beginnend mit dem Eisenbahngesetz von 1852 und endigend mit der Eröffnung der Gotthardbahn, näher zu berühren, eine Frage, die durch Hans Schmidlin grundlegend abgeklärt wurde, bleibt rückschauend festzuhalten, daß der Bund sich damals bereit erklärte, auch die Bestrebungen zur Verwirklichung einer Transitlinie «im Osten der Schweiz zu fördern». Die rechtlichen Grundlagen einer alpinen Transitverbindung durch Graubünden, welche im Bundesgesetz von 1872, im Subsidiengesetz von 1878, im Rückkaufgesetz von 1897, im Subventionsbeschluß für den Simplondurchstich und im Erteilungsrecht für Eisenbahnkonzessionen vom Jahre 1907 zur Hauptsache Gestalt gefunden haben, involvieren moralisch und wirtschaftlich eine Pflicht des Bundes alle ostschweizerischen Bestrebungen um Belebung des ehemaligen Paßtransits tatkräftig zu fördern und zu unterstützen, weil durch die Eröffnung der Gotthardbahn aus dem ehemaligen bündnerischen «Paßstaat» ein «Isolierter Staat» geworden ist, losgelöst von der großen wirtschaftsgeschichtlichen Tradition des Paßtransits und damit von der natürlichen Grundlage der bündnerischen Volkswirtschaft.

Durch die Eröffnung der Gotthardbahn wurde neben und mit Graubünden die ganze Ostschweiz ein wirtschaftlich zurückgebliebenes Gebiet, weil sich Volkswirtschaft, Volkswohlstand und Kultur letztlich nur auf der Basis eines rationellen Güteraustausches entwickeln, was v. Thünen in seinem «Isolierten Staat» nachgewiesen hat und ebenso durch die umfassenden verkehrspolitischen Untersuchungen von Sax und Launhardt bestätigt wird. In besonderer Weise wurde der Paßstaat Graubünden durch die Eröffnung der Gotthardbahn getroffen, weil die uralte historische Paßtradition und mit ihr alle Einnahmen des Landes aus dem Transit von einer Stunde auf die andere stillgelegt wurden. Angesichts dieser Tatsache und der rechtlichen Grundlagen einer alpinen Transitverbindung durch Graubünden, bleibt es jedenfalls unverständlich, wenn die Zentralschweiz in der «Diskussion um einen Alpentunnel», gestützt auf die Forderung nach dem sofortigen Ausbau des schweizerischen Hauptstraßennetzes,

durch Landammann Joller außer dem Bau einer linksufrigen Vierwaldstätterseestraße von Stans über Beckenried-Seelisberg nach Altdorf, zur Entlastung der Axenstraße, «neben dem Gotthardtunnel aus Straßenbaukrediten und Bahnkrediten einen zweiten, einspurigen Bahntunnel» vorsieht, «der ausschließlich für den Autotransport reserviert wäre» (Bund, 1954, Nr. 325, S. 3). Außer diesem «zweiten, einspurigen Bahntunnel» für den Autotransport wurde zugleich das vor 25 Jahren entwickelte Projekt des Basler Ingenieurs Gruner vorgetragen, der bereits damals einen «Basistunnel für Bahn und Straßenverkehr zwischen Amsteg und Bodio» vertrat. Dieser Tunnel, mit einer Länge von rund 50 km und Erstellungskosten von 1,2 Milliarden Franken, entspräche nach Landammann Joller «in seiner Großzügigkeit bei den heutigen technischen Möglichkeiten dem seinerzeitigen Bau des Gotthardtunnels», wobei Landammann Joller für Graubünden tröstend und ermunternd beifügt: «Das Interessante an diesem Projekt ist, daß mit Belüftungsanlagen bei Sedrun, Lukmanier und Faido Graubünden zu zwei Stationen an der Gotthardstrecke käme!»

Wie jedem projektierten Autotunnel durch den Gotthard, haften auch diesen beiden Projekten die schwerwiegendsten verkehrspolitischen Mängel an, weil alle diese Projekte durchwegs volkswirtschaftlich als eine Konkurrenzierung der Gotthardbahn aufzufassen sind, selbst dann, wenn sie auch in einer «Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen» und unter Beizug von «Bahnkrediten» erstellt würden. Weder die Erstellung eines Gotthardautotunnels, noch die Realisierung der vorgenannten Projekte lassen sich im Hinblick auf die hohe Kapitalintensität, welche sowohl für die Bahn wie auch für die Straße kennzeichnend ist, volkswirtschaftlich rechtfertigen, weil ausgerechnet die Kapitalintensität von Bahn und Straße eine Zusammenfassung der Kräfte verlangt, weshalb jede Zersplitterung in mehrere sich konkurrenzierende Linien unter allen Umständen zu verhindern und zu vermeiden ist. Wie die Bahnnetzgestaltung, muß sich auch die Trassierung der Straße vom Gedanken der Kapitalintensität leiten lassen, weil sich nur unter dieser Voraussetzung alle in Betracht kommenden Verkehrsmengen auf einem optimalen Minimum von Verkehrswegen konzentrieren lassen. Dies ist schon daher erforderlich, weil der schweizerische Güterverkehr aus der Eigenart unserer Volkswirtschaft heraus ohnehin gering ist und zudem in seiner Verkehrsrichtung eine

einseitige Orientierung aufweist. Die Schweiz importiert Nahrungsmittel und Rohstoffe, exportiert demgegenüber Industrieerzeugnisse, also Güter von ganz verschiedenem spezifischem Gewicht, was am Volumen gemessen eine ungleich größere Einfuhr als Ausfuhr bedingt. Zufolge dieser Eigenart, die der wirtschaftlichen Struktur der Schweiz entspricht, muß mit letzter Vorsicht gebaut werden, weil nur ein entsprechendes Transportvolumen die festen jährlichen Kapitalkosten der Verkehrswege günstig verteilt und daher mit logischer Notwendigkeit die einzelne Verkehrsleistung schwächer belastet. Wenn Bahn und Straße ihre verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Aufgabe wirklich erfüllen soll, nämlich die Einräumung der größtmöglichen Transportverbilligung, kann mit Rücksicht auf deren enorme Kapitalintensität unmöglich neben einem bestehenden Bahntunnel «ein zweiter, einspuriger Bahntunnel, der ausschließlich für den Autotransport reserviert wäre», gebaut werden. Dies würde einer vollkommenen Preisgabe des Endzweckes von Straße und Bahn gleichkommen, weil eine derartige Trassierung und Liniengestaltung durch die unumgängliche interne Konkurrenz unweigerlich der angestrebten Transportkostenverbilligung entgegensteht. Da helfen auch keine Anschlüsse in Sedrun und auf dem Lukmanier! Der Nidwaldner Bauinspektor, Landammann Joller, übersieht offenbar in seiner verkehrspolitischen Planung den wesentlichen Sinn von Straße und Bahn als Mittel und Diener der Volkswirtschaft, als Garanten des volkswirtschaftlich bestmöglichen Transportkostenpreises.

Die Höhe der Transportkosten ist und bleibt für die volkswirtschaftliche Entfaltung eines Landes von grundlegender Bedeutung, was bereits die Geschichte der rätschen Paßwege längst vor der verkehrspolitischen Nationalökonomie zwingend aufzeigte. Bei richtiger Trassierung läßt sich die Transportkostenverbilligung gewaltig steigern und wirkt sich weit intensiver in gemeinwirtschaftlichem Sinne aus, was volkswirtschaftlich von maßgebendem Einfluß ist. Wenn Egenschwyler glaubte, daß Bahnen und Straßen «nicht mit Schulhäusern, Museen und Spitälern als philanthropische Werke zur Hebung des Gemeinwohls in eine Reihe gestellt werden könnten», so befindet er sich im Irrtum; denn es bedarf kaum eines Beweises, daß durch die Transportverbilligung, als Folge richtiger Trassierung und Verkehrskonzentration, auch die Güter geringeren spezifischen Wertes, also

die Massengüter, von ihrer örtlichen Gebundenheit befreit werden, sich deren Absatzfähigkeit hebt und einem erweiterten Markte oder dem Weltmarkte zugänglich gemacht werden.

Eine richtig orientierte Volkswirtschaftspolitik legt daher Wert auf den billigen Massengüterverkehr, weil es sich um lebensnotwendige Güter handelt. Erst die Transportverbilligung macht diese Güter absetzbar und führt zur Preissenkung in den Verbrauchsgebieten, weil neben der örtlichen nunmehr auch die Konkurrenz entlegener Gebiete möglich wird, die der hohe Frachttaxenansatz früher vom Markte fern hielt. Im Produktionsgebiet hebt sich dagegen der Güterpreis; denn nach der Sättigung des lokalen Marktes setzt der Verkauf nach außen ein, der sich zufolge der Transportkostensenkung immer noch lohnt. Die logische Folge der Transportkostensenkung ist daher ein richtiger Preisausgleich, mit Preissenkung im Verbrauchsgebiet, Preissteigerung im Produktionsgebiet, also der idealen Voraussetzung für alles wirtschaftliche Handeln und Planen. Durch die Preissenkung im Verbrauchsgebiet wird unmittelbar der Verbrauch und damit natürlich die Produktion beeinflusst, die ihrerseits durch die Transportverbilligung von ihrer örtlichen Gebundenheit befreit ist und daher erheblich gesteigert werden kann. Alle diese Voraussetzungen bewirken letztlich eine Produktionsverbilligung und damit eine Produktionssteigerung, führen zu vermehrtem Absatz und zum einsetzenden Wettbewerb, zur Rohstoffverbilligung, dem Fabrik- und Großbetrieb weiträumigen und in letzter Folgerung zur Entwicklung von Industrie, zur Markterweiterung und zum Welthandel.

Eingedenk dieser Tatsache und der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Transportkostenpreises, der seinerseits von der Linienführung und Netzgestaltung wesentlich beeinflusst und mitbestimmt wird, ist neben dem bestehenden Gotthardtunnel der Eisenbahn jeder weitere Tunnel im Gotthardgebiet als reiner Luxus zu bezeichnen, welcher im Hinblick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Straße und Bahn nicht zu verantworten ist, selbst dann nicht, wenn der Bau, Betrieb und Unterhalt eines solchen Tunnels durch rein private Mittel ermöglicht würde, «weil auch unter dieser Voraussetzung die bestehende Bahn und mit ihr das Volk geschädigt bleibt und zudem volkswirtschaftlich wertvolle Substanz, als welche das Privatkapital eben zu bewerten ist, unrichtig eingesetzt wird» (Jenny, Paßland Graubünden,

Straße und Verkehr, 1954, Sep. S. 6). Wenn schon durch die Zentral-schweiz in der Diskussion um einen Autotunnel ein zweiter, einspuriger Bahntunnel durch den Gotthard oder gar ein Basistunnel für Bahn und Straße zwischen Amsteg und Bodio vorgesehen wurde, darf Graubünden mit Recht darauf hinweisen, daß ein Basistunnel von Thusis nach Chiavenna nicht nur 15 km kürzer, sondern darüber hinaus im Sinne der ost- und gesamtschweizerischen Volkswirtschaft weit mehr gerechtfertigt wäre! Im Zusammenhang mit der Frage einer wirtschaftlichen Belebung der Ostschweiz, der Hochrheinschiffahrt und dem Ausbau der Wasserwege südlich und nördlich der Alpen wurde durch die schweizerische Landesplanung auf Grund umfassender wissenschaftlicher Untersuchungen jedenfalls darauf hingewiesen, daß die Hochrheinschiffahrt das einzige Mittel bildet, «eine wirtschaftsbelebende Kraft von Dauer auf die ostschweizerischen Gebiete auszuüben». Damit stellt sich von selbst die Aufgabe einer ostalpinen Transitlinie durch Graubünden, welche die Wirtschaftsgebiete nördlich und südlich der Alpen rasch und billig verbindet und die Kommunikation mit den Wasserstraßen beidseits der Alpen herstellt. Das läßt sich durch einen Basistunnel für Bahn und Straße von Thusis nach Chiavenna jedenfalls wirtschaftlicher und weit besser bewerkstelligen, als durch einen solchen von Amsteg nach Bodio, weil eine tiefliegende Eisenbahnlinie durch die bündnerischen Alpen weder Rampen noch kostspielige Entwicklungen erfordert und daher einen Transportkostenpreis garantiert, wie ihn die morphologische und topographische Gestaltung der Gotthardlinie mit ihren Steilrampen im Norden und Süden nie ermöglicht. Dafür schaffen die außerordentlichen Investitionen, die Unterhalts- und Betriebskosten und die ungewöhnliche virtuelle Länge der Rampenbahnen keinerlei Voraussetzungen, weshalb eine steigungsfreie ostalpine Transitlinie durch Graubünden nicht nur ein ostschweizerisches, sondern auch ein gesamtschweizerisches und ein europäisches Anliegen sein dürfte, weil mit Bezug auf die Massengüter ein Transportkostenpreis erreicht würde, wie ihn keine andere alpine Linie auch nur annähernd bieten kann. Die tektonische Gestaltung der Ostalpen im Raume Graubündens gestattet für einen Basistunnel Thusis–Chiavenna eine steigungsfreie Zufahrt, die tief in den alpinen Raum hineinführt und weit südlicher liegt als das Nordportal eines Basistunnels für Bahn und Straße von Amsteg nach Bodio.

Ebenso wäre eine derartige Transitlinie durch Graubünden nicht durch Zufahrten mit Steigungen und Gegensteigungen belastet, wie sie sich am Monte Ceneri und insbesondere auch auf der Linie Zürich–Zug äußerst verkehrerschwerend geltend machen, da beide Gotthardzufahrten wiederum durch An- und Abstiegsrampen gekennzeichnet sind, was sich notwendig auf die Höhe der Transportkosten und ebenso auf die Belastungsfähigkeit der Transportlinien mit Bezug auf den zu leistenden Spitzenverkehr auswirkt. Eine gründliche Überprüfung dieser Zufahrtslinien, die der Raum hier leider nicht gestattet, erbringt dafür den einwandfreien verkehrspolitischen Nachweis.

Nachdem die Höhe des Transportkostenpreises, die durch die Zufahrtslinien mitbestimmt wird, als Index des gesamten volkswirtschaftlichen und damit selbstverständlich auch des kulturellen Geschehens und des Volkswohlstandes zu bewerten ist, Handel, Wandel und Industrie dadurch mitbedingt sind, der Gütertausch, die Produktion und Konsumation, die Schaffung des Massengutes und die gesamte volkswirtschaftliche Entwicklung eines Landes als eine Folge der rationalen Kommunikation und der richtigen Trassierung der Verkehrswege zu bewerten sind, – steht fest, daß ein bündnerischer Basistunnel von Thusis nach Chiavenna auf die schweizerische Industrie und die Industriegebiete Basels und Zürichs nicht ohne maßgebende Einwirkung sein dürfte, weil die Industriepyramide zwischen Zürich und Winterthur entscheidend untermauert und erweitert würde. Zugleich wäre für Graubünden die Frage der Rhätischen Bahn endgültig gelöst, und zwar in einer Art und Weise, die mit einem «Sonderfalle Graubündens» nichts mehr gemein hätte und die bündnerische Volkswirtschaft und Fremdenindustrie außerordentlich beleben müßte.

Da der Bau eines Basistunnels durch die bündnerischen Ostalpen kaum ein gesamtschweizerisches Anliegen werden dürfte, ist jedenfalls demjenigen eines Autotunnels durch den San Bernhardin entschieden der Vorrang einzuräumen, weil dieser Tunnel nicht nur der ganzen Ostschweiz einen neuen wirtschaftlichen Auftrieb verleiht, sondern zugleich keine der bestehenden Transitbahnen konkurrenziert, was sich mit Bezug auf die Autotunnelprojekte in der Zentral- und Westschweiz keineswegs feststellen läßt. Nachdem die Tradition der bündnerischen Paßstraßen im 19. Jahrhundert gewaltsam unterbrochen und damit dem Lande die volkswirtschaftliche Basis vollends entzogen

wurde, besitzt Graubünden und mit ihm die ganze Ostschweiz nicht nur juristisch, sondern auch volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch ein Recht auf den Transitweg durch den San Bernhardin, wobei nicht zu übersehen ist, daß jede volkswirtschaftliche Stärkung schweizerischer Teilgebiete zugleich auch gesamtschweizerisch als Festigung der Wirtschaft und des Volkswohlstandes anzusprechen ist. Diesem Anliegen dient nur der San Bernhardintunnel, dagegen niemals ein zweiter Tunnel durch den Gotthard, was sich verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich mit absoluter Sicherheit nachweisen läßt.

Ganz abgesehen davon tritt bei einem Tunnel durch den Bernhardin, gegenüber einem solchen durch den Gotthard, auch die uralte virtuelle Überlegenheit der bündnerischen Paßstraßen in Erscheinung, eine Überlegenheit, welche die Paßgeschichte Graubündens durch Jahrhunderte hindurch mit unmißverständlicher Eindringlichkeit dokumentiert.

Dies bedeutet verkehrspolitisch den völlig eindeutigen Vorzug der ostschweizerischen Hauptstraßenlinie gegenüber der Nord-Süd-Transversale durch den Gotthard, was besonders im Hinblick auf den Lastwagenzug von grundlegendem wirtschaftlichem Einfluß ist. In der Tat wird dieser Sachverhalt indirekt durch die beiden von Baudirektor Landammann Joller vorgetragene Gotthardprojekte ungewollt zugestanden, da diese Projekte letztlich als Not- und Verlegenheitslösung der an der Gotthardroute interessierten Kantone zu bewerten sind. Dabei wurden weder die selbstverständlichsten Grundsätze und Wahrheiten der verkehrspolitischen Wissenschaft, noch diejenigen der wissenschaftlichen Trassierung berücksichtigt, weil einerseits der zweite einspurige Bahntunnel für den Autotransport neben dem bestehenden Gotthardtunnel das sichere Eingeständnis dafür bildet, daß die Projektgestalter keine rechte Vorstellung über die Kapitalintensität von Bahn und Straße besitzen und deren Einfluß auf den Transportkostenpreis daher auch nicht richtig abzuschätzen und zu bewerten wissen, andererseits aber ein Basistunnel für Bahn und Straße von Amsteg nach Bodio nicht nur die bestehende Gotthardlinie abbruchreif macht, sondern darüber hinaus vollkommen außer Acht läßt, daß die Projektierung des Automobiltunnels mit Bezug auf die Höhe des Scheitelpunktes andern verkehrspolitischen Überlegungen zu folgen hat. Durch die Höhe des Tunnelscheitelpunktes wird die Länge des Tun-

nels bestimmt. Die Tieflegung des Scheitelpunktes bewirkt eine Verminderung der Betriebskosten, andererseits dagegen eine Steigerung der Anlagekosten, was bei Bahnen mit intensivem Verkehr, namentlich mit transitierendem Güterverkehr, durchaus gerechtfertigt ist, um so einer Summation der Betriebsauslagen vorzubeugen. Beim Automobil-tunnel gehen die Anlagen- und Unterhaltskosten, genau wie bei der Bahn, ausschließlich zu Lasten der Öffentlichkeit, während die Betriebskosten demgegenüber weitgehend durch die Privatwirtschaft übernommen werden. Dies ist verkehrspolitisch der grundsätzliche Unterschied zwischen Straßen- und Bahntunnel, was bei der Projektierung niemals zu übersehen ist. Aus diesem Grunde darf der Automobil-tunnel nur im äußersten Falle als eigentlicher Basistunnel angelegt werden, weil sonst keine gerechte Verteilung zwischen Anlage-, Unterhalts- und Betriebskosten, zwischen der Belastung der Öffentlichkeit und derjenigen der Privatwirtschaft erreicht wird. Diese Lastenverteilung entspricht zudem gegenüber der Eisenbahn der völlig anders gearteten Traktionsfähigkeit des Benzin- und Ölmotors sowie des Leistungsvolumens, welches durch die einzelne Transportleistung zu bewältigen ist. Während die Eisenbahn in gehäufte Folge enorme Transportvolumina durch die einzelne Transportleistung bewältigt, hat der Lastwagenzug demgegenüber eine Einzeltransportleistung die wesentlich geringer ist, weshalb ein eigentlicher Basistunnel verkehrspolitisch gar nicht wünschbar und erforderlich ist. Angesichts dieser Sachlage erscheint ein Automobil-tunnel von Amsteg nach Bodio, im Hinblick auf die gleichzeitige Konkurrenzierung der Gotthardbahn, als Wunschtraum ohne jede verkehrspolitische Realität.

In Verbindung mit dem Ausbau der Hochrheinschiffahrt, der Lawinen- und Wintersicherheit, dem gewaltigen Einzugsbereich der bündnerischen Pässe und der historisch dokumentierten verkehrspolitischen Überlegenheit der bündnerischen Transitlinie, dürfte daher einwandfrei feststehen, daß die Priorität ausschließlich einem Automobil-tunnel durch den San Bernhardin einzuräumen ist, weil nur ein solcher Tunnel der richtigen Landesplanung und der volkswirtschaftlichen Entwicklung weitester Landesteile dient, ohne dabei die Bahn und damit auch das schweizerische Volksvermögen zu schädigen.