Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 28 (1955)

Heft: 5

Artikel: Graubünden, das Land der Alpenpässe

Autor: Cahannes, Aug.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776167

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: 12.07.2025

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

GRAUBÜNDEN, DAS LAND DER ALPENPÄSSE

ZU UNSEREM UMSCHLAGBILD. Zwölf Monatsbilder säumen eine Freskenfolge, die sich wie ein Teppich über die Nordwand des Kirchenschiffes von Sta. Maria del Castello in Mesocco legt. Die Malereien über ihnen tragen Darstellungen aus dem Leben Jesu, Einzelgestalten von Heiligen; die Monatsbilder aber sind dem irdischen Dasein verhaftet, dem Tagwerk der Bauern, Liebe und Leid. Den Monat April, den Einzug des Frühlings (auf unserem Umschlag), versinnbildlicht ein blumentragender Reiter. Die Fresken sind in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entstanden, wie das Abbild des heiligen Christophorus an der Fassade der gleichen Kirche, der als Schutzpatron der Reisenden seit fünfhundert Jahren über der Straße nach dem San Bernardino wacht.

COVER PICTURE. Twelve paintings, each representing a month, border the frescoes on the northern wall of the nave in "St. Mary of the Castle" church in Mesocco. The frescoes themselves show scenes of the lives of Jesus and the Saints, but the twelve border pictures deal with earthly existence, the daily life of farmers, with their joys and sorrows. Our cover picture shows the month of April symbolizing the beginning of spring by a horseman carrying flowers. The frescoes were painted during the second half of the 15th century, together with the painting on the façade representing St. Christopher, patron saint of travellers, watching over the road to the San Bernardino Pass.

«Die Geschichte Graubündens ist die Geschichte seiner Pässe», erklärte bereits der bündnerische Geschichtsschreiber Peter Conradin von Planta. Dieser Tatsache ist die heutige Generation sich immer weniger bewußt, da die früher dominierende verkehrspolitische Stellung unserer Alpenpässe seit 70 Jahren weitgehend erschüttert ist.

Die geographische Lage Graubündens hat es mit sich gebracht, daß immer in erster Linie die Verbindung nach Süden gesucht worden ist. Diese Sehnsucht nach dem Süden geht bis in die vorgeschichtliche Zeit zurück. In einer Studie hat Dr. Fridolin Purtscher auf Grund von Funden nachgewiesen, daß der San Bernardino schon zur Bronzezeit, also rund 2000 Jahre vor Christus, begangen wurde und besonders während der Eisenzeit, d. h. seit ungefähr 1000 Jahren vor Christus, ziemlich stark benutzt war. Der Weg ging damals, soweit überhaupt von einem Weg gesprochen werden kann, interessanterweise nicht durch das Hinterrheintal, sondern eher über den Valserberg nach Vals und Ilanz.

Größere Bedeutung erhielten unsere Alpenpässe jedoch erst mit der Eroberung Rätiens durch die Römer, die im Jahre 15 vor Christus erfolgte. Dieser Feldzug sicherte die römischen Provinzen auf der Südseite der Alpen vor den räuberischen Einfällen der Rätier und gab dem römischen Kaiser die Alpenpässe in die Hand, die ihm den kürzesten Weg öffneten von Mailand nach Augusta Vindelicorum (Augsburg) und den oberrheinischen Gebieten, die Augustus kurz nach der Niederwerfung Rätiens durch Tiberius erobern ließ. Die große Bedeutung, welche die römischen Kaiser den Wegverbindungen über die rätischen Pässe beimaßen, zeigt der Umstand, daß mehrere in der Form der «via strata», der gepflästerten Straße, ausgebaut wurden.

Nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches verloren die rätischen Pässe vorerst ganz wesentlich an Bedeutung, da die rasch wechselnden Territorialherren wenig Gewähr für die Sicherheit des Weges bieten konnten. Erst mit der Erstarkung der Staatsgewalt, d. h. zur Zeit der Karolinger, wurde es auf unseren Bergpässen wieder lebhafter. Sie wiesen während des ganzen Mittelalters bis in die Neuzeit hinein mit einzelnen Unterbrüchen einen sehr regen Verkehr auf. Könige und Kaiser führten ihre Heere über unsere Alpen nach Italien und zurück. Auch ein reicher Warenverkehr ergoß sich von Italien über die Pässe nach der Ostschweiz, Süddeutschland und umgekehrt. Die Transporte wurden ungefähr vom Jahre 1300 an von den sog. Portengenossenschaften besorgt. Es handelt sich dabei um Vereinigungen von Gemeinden und Talschaften zum Transport von Waren und Personen. Da den Portengenossenschaften ein gewisses Transportmonopol zustand, trug diese Einrichtung nicht unwesentlich zur Existenzsicherung unserer Gebirgsbevölkerung bei.

Während dieser Zeitperiode ist jedoch für den Straßenbau und auch für den Straßenunterhalt herzlich wenig getan worden. Die einzige fahrbare Paßstraße, die während dieser Jahrhunderte gebaut wurde, ließ Bischof Johann II. von Chur im Jahre 1387 über den Septimer erstellen. Abgesehen von diesem verdienstvollen Werk, benutzte man die Verbindungen so, wie sie waren, und zeigte mehr Interesse für die Transportgebühren als für die Bequemlichkeit und Sicherheit des Verkehrs. Als Folge ergab sich eine keineswegs angenehme und bequeme Wegsame über unsere Alpenpässe. Als Trost konnte vielleicht gelten, daß es anderswo auch nicht besser war.

Nach dem Sturm der Französischen Revolution, nach der Helvetik und Mediation konsolidierten sich die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in erheblichem Maße. Aus den Drei Bünden war ein Stand der Schweizerischen Eidgenossenschaft geworden, und die neue Verfassung des Kantons vom Jahre 1814 hatte eine bedeutend aktionsfähigere Zentralgewalt geschaffen als zur Zeit des Freistaates Gemeiner Drei Bünde. Es war daher auch leichter, an große Aufgaben heranzutreten, wie an den Ausbau des Straßennetzes.

Den Anlaß für die Inangriffnahme des Baues des ersten großen Straßenzuges über unsere Alpen gab die große Hungersnot des Jahres 1816. Graubünden war damals genötigt, Getreide in Ägypten zu kaufen, und hatte große Schwierigkeiten, dieses nach der Ankunft im Hafen von Genua über die Alpen zu bringen. Diese Schwierigkeiten öffneten den Behörden und dem Volk besser als alle Mahnungen einsichtiger Persönlichkeiten die Augen und führten zur Planung und zum Bau der Bernhardinstraße während der Jahre 1818 bis 1823. Bereits 1820 setzte auch der Bau der Julierstraße ein, der im Jahre 1840 beendet wurde. In der Folge wurden auch die Paß- und Talstraßen im Innern des Kantons in den Ausbauplan einbezogen. Zwischen 1842 und 1890 sind fast alle heute bestehenden großen Straßenzüge erstellt worden.

Dieser für die damaligen Verhältnisse großzügige Ausbau des Straßennetzes war mit gewaltigen finanziellen Opfern des ganzen Bündnervolkes verbunden. Aber der Erfolg stellte sich im besten Sinne des Wortes ein. Ein sehr beträchtlicher Verkehr ergoß sich insbesondere über den San Bernardino, den Julier- und Splügenpaß, da ein großer Teil der Waren, die von Italien nach der Ostschweiz und nach Süddeutschland und umgekehrt transportiert wurden, den Weg über diese Alpenpässe fand. Als

Zeugen des früher lebhaften Verkehrs stehen noch heute in den größeren Ortschaften an diesen Paßstraßen große Stallungen, die für die Aufnahme der zahlreichen Zugtiere bestimmt waren. Denkmäler vergangener Zeiten.

In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts trat für die Straße überhaupt und insbesondere für unsere Alpenpässe eine gefährliche Konkurrentin auf, die Eisenbahn. Auch die Bündner hatten die große Bedeutung der Eisenbahn rechtzeitig erkannt und bereits im Jahre 1852 mit der übrigen Ostschweiz eine Eisenbahngesellschaft gebildet zur Erstellung der sog. Lukmanierbahn, die in zwei Sektionen eingeteilt wurde, die Sektion Rorschach–Chur und die Sektion Chur–Disentis–Locarno. Die erste Sektion ist bereits 1858 eröffnet worden. Die zweite Sektion wurde ebenfalls projektiert und finanziert und stand anfangs der sechziger Jahre vor der Ausführung, als die Konkurrenz des Gotthard mit aller Wucht einsetzte. In diesem Konkurrenzkampf unterlag der Kanton Graubünden. Die Gotthardbahn wurde gebaut und 1882 eröffnet. Die Eröffnung der Gotthardbahn war für den Verkehr über unsere Alpenpässe ein wirklicher schwarzer Tag. Mit einem Schlag hörte der ganze Transitverkehr nach der Ostschweiz und nach Süddeutschland auf, da jedermann es vorzog, den rascheren und billigeren Bahntransport zu benützen. Unsere Alpenpässe verödeten.

Das Aufkommen des Motorfahrzeuges hat insofern wieder eine Wende gebracht, als ein Teil des Verkehrs neuerdings von der Schiene zur Straße abgewandert ist. Unsere Alpenpässe haben wohl etwas von diesem neuen Verkehr anlocken können. Sie wurden jedoch seinerzeit für den Fuhrverkehr gebaut und genügten nicht den Anforderungen des heutigen Motorfahrzeugverkehrs. Der Kanton Graubünden hat in den letzten 30 Jahren große Opfer gebracht, um seine großen Straßenzüge den modernen Bedürfnissen anzupassen. Hingegen können unsere Alpenpässe eine richtige Wiederbelebung nur erwarten, wenn sie das ganze Jahr für Motorfahrzeuge befahrbar sind und auch im Winter ein bequemes und sicheres Reisen gestatten. Ein großzügiger Ausbau einer Nord-Süd-Verbindung ist daher ein dringendes Bedürfnis für den Kanton Graubünden. Ein solches Werk würde auch der ganzen bisher verkehrspolitisch vernachlässigten Ostschweiz dienen und die ihr vorenthaltene Ostalpenbahn einigermaßen ersetzen.

AUG. CAHANNES
Regierungspräsident des Kantons Graubünden

GRAUBÜNDEN

Wer von Graubünden redet, denkt gleichzeitig an den Fremdenverkehr. Graubünden war und ist ein ausgesprochenes Reiseland. Die Geschichte seiner Pässe, über welche schon die römischen Diplomaten und Kaufleute, vor allem aber die römischen Legionen zogen, ist die Geschichte seines Landes. Gelten unsere Hospize und Bäder als die Vorläufer der heutigen Hotellerie, so faßte diese Wurzeln und wuchs sie zum großen Baume heran, als die Naturforscher Ludwig Gottfried Theobald und Pater Placidus à Spescha die Naturschönheiten des Landes besangen, als der Arzt A. Spengler die Heilkraft des Höhenklimas entdeckte und als die Erstbesteigungen so vieler Bündner Berge durch Forstinspektor J. Coaz von sich reden machten. Heute gehört der Fremdenverkehr begriffsmäßig zu Graubünden. Ohne den Fremdenverkehr könnten wir uns Graubünden gar nicht mehr vorstellen. Im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte hat man immer und immer wieder versucht, in Graubünden Industrien einzuführen und großzuziehen, um namentlich während der langen Winterszeit unserer Bergbevölkerung einen Nebenverdienst zu verschaffen. Diese haben aber – von Ausnahmen abgesehen – nie recht Fuß fassen können, weil der Kanton zu peripher gelegen ist. Die Kultur und Tradition, die Naturschönheiten und das Klima seines Landes sind aber Gaben, die ihm vom Schöpfer verliehen worden sind. Sie werden den Gast aus nah und fern immer wieder anziehen. Vornehme Pflicht unseres Volkes ist es, diese Gaben zu hegen und zu pflegen. Auf diese Weise leisten wir einen wesentlichen Beitrag an die schweizerische Volkswirtschaft; wir helfen auch mit, der Verstädterung zu steuern und die Existenz unserer Bergbauern zu erleichtern. Leider wird diese Wahrheit nicht überall mit der notwendigen Klarheit erfaßt und infolgedessen auch nicht genügend gewürdigt. Das soll uns aber nicht hindern, auf unserem Posten auszuharren. Unsere Väter haben eine Hotellerie gegründet, die Weltruf erlangt hat. Diese Tatsache verpflichtet. Wir wollen nicht nur, daß der Gast zu uns kommt, wir wollen vor allem, daß er sich bei uns daheim fühlt, zufrieden ist und das Lob über das Land weitergibt.

LES GRISONS

On ne peut parler des Grisons sans penser aussitôt au tourisme. Les Grisons ont été et restent le pays du tourisme par excellence. L'histoire de leurs cols que franchirent déjà les diplomates, les commerçants et, en tout premier lieu, les légions romaines, est l'histoire de tout le pays. Si nos hospices et nos bains sont considérés comme les ancêtres de l'hôtellerie actuelle, leur origine remonte elle-même au temps où les naturalistes Ludwig-Gottfried Theobald et Peter Placidus à Spescha chantaient les beautés du pays, où le médecin A. Spengler découvrit la valeur curative du climat des hauteurs et où les premières ascensions de nombreuses montagnes grisonnes commencèrent à faire parler d'elles. Aujourd'hui, le terme «tourisme» appartient en quelque sorte aux Grisons. Sans le tourisme, nous pourrions à peine nous représenter ce canton. Au cours des ans, on a maintes fois tenté d'y introduire des industries qui auraient procuré du travail à sa population montagnarde pendant les longs mois d'hiver notamment. Mais, à quelques exceptions près, ces industries n'ont pu prendre racine, parce que le canton est situé à la périphérie de la Suisse, en dehors des grands centres. Par contre, les richesses culturelles, la tradition, les beautés naturelles et le climat sont des dons dont le Créateur l'a comblé et qui ne cesseront d'attirer des touristes de partout.

Nous avons la noble tâche de veiller à ces dons avec le plus grand soin. Ce faisant, nous contribuons de manière sensible au développement de notre économie nationale et, en facilitant la vie de ces paysans montagnards, nous refrénons l'émigration vers les villes. Malheureusement, cette tâche n'est pas comprise partout de façon assez claire et n'est pas suffisamment mise en honneur. Que cela ne nous empêche toutefois pas de persévérer dans notre voie. Nos pères ont fondé une hôtellerie qui s'est acquis une réputation mondiale. Voilà qui oblige. Nous ne voulons pas seulement que les touristes viennent chez nous, nous voulons avant tout qu'ils se sentent bien et heureux en Suisse et chantent eux-mêmes les louanges de notre pays en rentrant dans leurs patries respectives.

DR. GION DARMS
Président des Verkehrsvereins Graubünden