

Untervazer Burgenverein Untervaz

Texte zur Dorfgeschichte von Untervaz



1908

Zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden

Email: dorfgeschichte@burgenverein-untervaz.ch. Weitere Texte zur Dorfgeschichte sind im Internet unter <http://www.burgenverein-untervaz.ch/dorfgeschichte> erhältlich. Beilagen der Jahresberichte „Anno Domini“ unter <http://www.burgenverein-untervaz.ch/annodomini>.

1908 Zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden

Gustav Bener

Bener G: Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden.

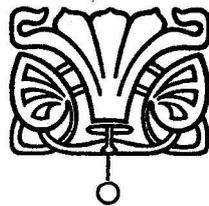
Druck und Verlag Manatschal Ebner und Cie. Chur 1908

Studie

zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden.



Von G. Bener, Ingenieur.



Chur
Druck und Verlag Manatschal Ebner & Cie.
1908

Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden.

Von G. Bener, Ingenieur.

S. 3:

Benutzte Quellen.

1. Schulte: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig: Dunker und Humblot 1900.
 2. Heierli und Oechsl: Urgeschichte Graubündens mit Einschluss der Römerzeit. Zürich: Faesi und Beer 1903.
 3. Bavier: Die Strassen der Schweiz. Zürich: Orell Füssli 1878.
 4. Planta: Die Bündner Alpenstrassen.
St. Gallen: Scheitlin und Zollikofer 1866.
Planta, P. C.: Das alte Rätien, staatlich und kulturhistorisch. Berlin 1872.
 5. Theobald: Naturbilder aus den Rhät. Alpen Chur: Hitz 1893.
 6. Meyer: Die römischen Alpenstrassen in der Schweiz. Zürich: Antiquarische Gesellschaft 1861.
 7. Reinhard: Pässe und Strassen in den Schweizer Alpen.
Luzern: J. Eisenring 1903.
 8. Neue Post- und Handelsstrassen durch die südöstliche Schweiz als kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Italien. Chur 1825. Chur: Otto 1824.
 9. Einige Betrachtungen über den dermaligen Zustand des Transithandels durch Graubünden. Vortrag des Churer Speditionsstandes, 20. Juli 1832.
Chur: Otto 1832.
 10. Schweizerisches Posthandbuch von Stäger.
 11. Ebel: Die neuen Strassen durch den Kanton Graubünden.
Zürich: J. J. Meyer 1825.
 12. Festschrift des Bündn. Ingr.- und Arch.-Vereins. Chur: 1903.
- S. 4:
13. Pieth: Die Feldzüge des Herzogs Rohan im Veltlin und Graubünden.
Bern: K. J. Wyss 1905.
 14. Jecklin: Der langobardisch-karolingische Münzfund bei Ilanz.
München: F. Staub 1906.
 15. Schiess: Referat über Alois Schulte, Historisch-antiquarische Gesellschaft, 18. Dezember 1900.
 16. Richard La Nicca, Leben und Wirken, Davos 1896.
 17. Codice diplomatico della Rezia, Como 1901, di Bertolini Nani e. C.

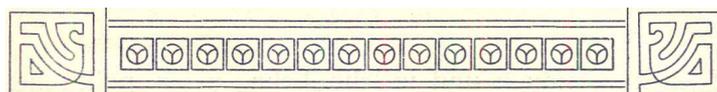
18. Der Neue Sammler, Jahrgang 1802. J. U. v. Salis-Seewis:
Beiträge zur Geschichte der Landstrassen Bündens. 1805.
Carl Ulysses v. Salis-Marschlins: Über die Notwendigkeit, die
Landstrassen in Bünden in bestmöglichstem Stand zu stellen. 1806.
Pfarrer Truog in Thusis: Beschreibung der Viamala. 1807.
Johann Friederich von Tscharner: Über das Transitwesen von Graubünden.
Carl Ulysses von Salis-Marschlins: Bemerkungen auf einer Reise durch
einen Teil des Kantons Graubünden.
19. Familien-Akten von P. J. Bener.
20. Pfr. Hartmann: Geschichte des Splügenverkehrs bis 1500. Manuskript.
21. Moor, C., v.: Geschichte von Churrätien und der Republik Graubünden.
Chur 1861.
22. Keller, Ferd.: Die römischen Ansiedlungen in der Ost-Schweiz.
Zürich 1860. In Mitteilungen der antiquar. Gesellschaft Zürich.
23. Kaiser, P: Geschichte des Fürstentums Liechtenstein, nebst Schilderungen
aus Churrätien's Vorzeit. Chur 1847.
24. Campell's Historia Rätica. Edit. P. Plattner.
(Quellen zur Schweizergeschichte, Band VIII). Basel 1887.

Vor allem fühle ich mich verpflichtet, den Herren Stadtarchivar Fritz v. Jeklin,
Prof. Dr. Pieth, Dr. R. Herold, sowie meinen Brüdern für die wohlwollende
Durchsicht vorliegender Studie und für die Sammlung des Quellenmaterials
meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Der Verfasser.



S. 5:



Einleitung.

Die vorliegende Arbeit enthält nichts Neues, sie bezweckt vielmehr nur in
Ergänzung unserer letztjährigen Studie auf Grund der fachmännischen
Geschichtsforschung festzustellen, ob Graubünden eventuell auch eine andere

Transitlinie als die von Chiavenna nach Chur unterstützen kann und darf. Die historische Entwicklung eines Transitweges ist für dessen Beurteilung sehr wichtig, denn solche Verkehrsadern dürfen niemals nur nach den momentanen politischen Konstellationen, sowie nach nackten Tarif- und Distanzzahlen eingeschätzt werden. Gewiss spielen letztere eine Hauptrolle, aber man sieht dabei oft vor lauter Bäumen den Wald nicht und beurteilt Transitlinien zu sehr durch die Brille des Nahverkehrs. In Handel und Industrie stösst man gerade in der kleinen Schweiz zu rasch an unsere rotweissen Grenzpfähle, vor denen viele Mitbürger einen Respekt haben, wie ihn die Römer vor den Säulen des Herkules in der Strasse von Gibraltar, auf denen ein für sie kategorisches «Non plus ultra» gestanden haben soll, hatten. Betrachten wir aber die Zeiten, in denen noch keine solche Schranken bestanden haben, oder diejenigen, in denen dieselben anders als heute verliefen, und vergleichen wir die damaligen Verkehrslinien mit den heutigen, so dürfen wir erst mit ziemlicher Sicherheit beurteilen, welche Transitlinien auf absehbare Zeiten den Handel in ihre Bahnen

S. 6: zu leiten vermögen und welche beim ersten politischen Ereignis wieder verlassen werden können. Wir machen bei dieser historischen Untersuchung für unsere bündnerischen Bestrebungen die für manchen unerwartete Beobachtung, dass die römischen Kaiser und Feldherren Augustus, Drusus, Tiberius und Claudius vor fast 2000 Jahren mit den damaligen Mitteln genau den Verkehrsweg schon ausgebaut haben, dessen zeitgemässe Verbesserung uns heute schwere Kämpfe verursacht. Ihre Heere, Kaufleute und Waren kamen per Schiff bis Samolago, dem damaligen Hafen von Chiavenna, benutzten die Wege über Julier oder Splügen nach Chur und gingen von Walenstadt oder Bregenz wieder per Schiff weiter. Kleinere Schiffe und Flösse sollen nach Schulte schon von Chur abwärts benutzt worden sein.

S. 7: **I. Vorrömische und römische Zeit.**

Schon aus der Stein-, Bronze- und Eisenzeit sind in unserm Kantone wenige aber zum Teil sehr bemerkenswerte Funde gemacht worden. Aus der Steinzeit stammen 2 Beile von der Luziensteig und Jenins, die nach Prof. Heierli vielleicht von Jägern hier verloren worden sind, insbesondere aber deuten einige Artefakte von Rothenbrunnen und Canova auf eine steinzeitliche, Ansiedlung im Domleschg.

Aus der Bronzezeit sind zirka 30 Funde, namentlich Beile, Nadeln, Lanzenspitzen und ausserdem deutlichere Reste erhalten, die eine Ansiedlung bei Ems, Rothenbrunnen und Filisur unzweifelhaft, bei Chur und auf Hohen-Rätien als sehr wahrscheinlich erscheinen lassen. Im Oberland, von Ilanz aufwärts, sind nur bei Ruis und Waltensburg je ein Beil entdeckt worden. Diese genügen noch nicht, um auch dort alte Besiedlungen annehmen zu dürfen. Über die Echtheit des Helmes von Obersaxen mögen sich die Sachverständigen streiten, vorläufig scheint dieselbe noch stark angezweifelt zu werden.

Da die Fundstücke zum grössten Teil an italienische Typen erinnern, scheint schon zu dieser Zeit ein Lokalverkehr über die Alpen existiert zu haben.

S. 8: Heierli sagt hierüber:

«Von keramischen Produkten der Bronzezeit ist im Kanton Graubünden nur die Scherbe von Vals bekannt geworden. Sie gehörte einem Henkeltöpfchen und ist um so wichtiger, als sie wie einige Bronzebeile, Import aus dem Süden zu sein scheint und die Linie Ilanz-Vals-Hinterrhein-Misox als prähistorischen Verkehrsweg markieren hilft.»

Ausser den zwischen Safien und Vals gefundenen Dolchspitzen weist auch das bei Ilanz entdeckte Schwert auf südliche Fabrikation.

Zur Eisenzeit muss der gleiche Weg Misox-Ilanz benutzt worden sein, wie aus der Ähnlichkeit der Gräberfunde von Castaneda, Misox und Luvis abgeleitet wird. Der Valsenbergr war jedenfalls früher begangener, ja die Pitascher behaupten noch jetzt, es habe ein Passweg durch ihre Gemeinde geführt. (Vergl. Ebel 127.) Ziemlich kongruente Artefakte der nämlichen Periode liegen aber auch aus Soglio, Obervaz und Igis vor, lassen also auf die gleichzeitige Benutzung der Linie Bergell-Oberhalbstein-Lenzerheide schliessen.

Die uralte Bernsteinstrasse von der Ostsee nach dem Süden, der älteste europäische Transitweg, ging nicht durch Bünden, es kann sich also auch bei der Julier-Septimeroute nur um Lokalverkehr gehandelt haben.

Römisch.

Die erste römische Ansiedlung am Po war der offensive Brückenkopf Cremona, der nach den Bernhardt'schen Distanzberechnungen neuerdings zufälligerweise auch das ideelle Verkehrszentrum der Poebene geworden ist.

196 v. Chr. wurde die Provinz Como römisch und schon 118, dann 89 und 44 vor Christus mussten die Römer Straf-

S. 9: expeditionen gegen die wilden räuberischen Rätier unternommen. Nachdem durch die Unterwerfung von Wallis und Helvetien die wichtige Verkehrsader über den grossen St. Bernhard, auf welchem bis zu Kaiser Theodosius des Grossen Regierung ein Tempel des Jupiter poeninus gestanden hat, römisch geworden war, musste notgedrungen auch Rätien, das diese helvetische Handelsstrasse in der flanke bedrohte, einverleibt werden. 15 v. Chr. geschah dies durch die Züge des Drusus und Tiberius. Diese Feldherrn haben wahrscheinlich vom Vintschgau aus den Bodensee besetzt, Brigantium erobert und von Norden und Süden die rätischen Völkerschaften einzeln vernichtet. Interessant ist bei dieser Eroberung, dass die Römer auf dem Bodensee eine Flotte benutzten und eine Bodenseeinsel als militärische Operationsbasis eingerichtet hatten, von der sie die Ufer dieses so wichtigen Binnensees besetzten und beherrschten. Prof. Oechsli schreibt: «Eine der ersten und wohlthätigsten Folgen der Eroberung war die Eröffnung von Strassen». 46/47 n. Chr. wird die «Via Claudia» von Trient durch das Vintschgau nach der Donau in einer Länge von 514 km als fahrbar gemacht, aufgeführt. «Im Westen entstanden, ohne dass uns ein Meilenstein über die Zeit näher belehren würde, die in den Itinerarien des 3. und 4. Jahrhunderts verzeichneten Bündner Strassen mit den Endpunkten Como und Bregenz». Zwei römische Militärkarten, das Itinerarium Antonini und die Peutinger'sche Karte, die ihren Namen einem Augsburger Gelehrten Peutinger, der sie im 16. Jahrhundert besass, verdankt, und die aus der Zeit 193-235 n. Chr. stamme, nennen auf dieser Strecke Como-Bregenz die Stationen Summo lacu (Samolago, 10 km südlich von Chiavenna), dann Clavenna (Chiavenna), Murus (Castelmuro), Tinnetione (Tinzen), Curia (Chur) und auf der Splügenlinie Tarvesede (wahrscheinlich, Madesimo), Cuneus aureus

S. 10: (Splüghöhe, Monte Spluga), Lapidaria (nach Planta-Sassam-Schams), eine Station in der Nähe von Andeer und Curia (Chur).

Es sind in diesen Itinerarien auch die Längen von einer Station zur andern in m. p. (mille passus) à 1480,5 Meter (nach Bavier) angegeben, nämlich:

Julierroute.

Sumolago-Castelmuro 20 Meilen, 29,6 Kilometer

n. Postdistanz der neuen Strassen 24 Kilometer

Castelmuro- Tinzen 15 Meilen, 22 Kilometer, n. Postdistanz der neuen Strassen

via Julier 62 Kilometer, via Septimer 40 Kilometer

Tinzen-Chur 20 Meilen, 29,6 Kilometer,

n. Postdistanz der neuen Strassen 41 Kilometer

Da die Distanz Castelmuro-Tinzen mit 22 km angegeben ist, in Wirklichkeit aber via Julier 62 km beträgt, so glaubt Oechsli, dass zwischen Promontogno und Tinzen irrtümlicherweise ein Stationsname und eine Längenangabe ausgefallen sei. Er sucht diese verloren gegangene Station auf der Julier-Passhöhe (23,7 km von Tinzen).

Möglich. wäre wohl auch, dass sie zirka 24 km von Castelmuro, also in der Nähe von Sils zu suchen wäre, denn diese Stationen sind die Nachtetappen gewesen und eine solche ist wohl eher am Fusse des Übergangs als auf der rauhen wilden Höhe zu erwarten. Campell will ja sogar Murus in die Nähe von Sils verlegen. Der Turm auf der Halbinsel Caste gehörte nach Sprecher zu Castelmuro. (N.S. 1812. Seite 101.)

Durch eine Station zwischen Sils und Silvaplana würde die ganze Strecke Samolago-Chur in bequeme Tagesreisen auch für das damals schlechte Fahrsträsschen geteilt, deren Distanzen:

Samolago-Castelmuro zirka 24 km

Castelmuro-Sils zirka 25 km

S. 11: Sils- Tinzen zirka 37 km, Tinzen-Chur zirka 41 km betragen.

Trotz den deutlichen Spuren einer Römerstrasse über dem linken Silser Seeufer wäre es denkbar, dass der 11 km lange Silser-Silvaplana See auch von Schiffen befahren worden ist, denn das Delta des Fexbaches hat damals wohl die beiden Seen, deren Niveaudifferenz heute nur 2 m beträgt, noch nicht getrennt gehabt. Wie rasch diese Flussgeschiebekegel fortschreiten, kann am Delta des Fedozbaches, sowie des Julier- und Surleybaches jetzt noch beobachtet werden. (Vergl. Theobald). Die früher als «Pfahlbauten» deklarierten Hölzer im Silser See gehören vielleicht zu einem alten Landungssteg.

Septimerroute.

Allgemein wird auch der Septimer als Römerpass angenommen und trotzdem man keine so direkten Beweise hierfür wie am Julier hat, ist es anzunehmen, dass schon die Römer diesen 20 km kürzeren Übergang benutzt haben. Die als «Römerstrasse» bekannten Bautenrümpfer stammen, wie Berger urkundlich nachweist, von einem Strassenbau des 14. Jahrhunderts, den Herr J. v. Castelmur ausführen liess, um dem neu erschlossenen Weg über den Gotthard überlegen zu sein. Also schon bei seiner ersten Nennung jagt der Gotthard den Bündnern einen Schrecken in die Glieder. Bavier ist die von den helvetischen Römerstrassen ganz verschiedene Bauart der Septimer Strasse auch aufgefallen. Die richtigen Römerstrassen hatten ein Steinbett aus kleinen hochgestellten Pflastersteinen, das mit Kies und Dammerde eingestampft wurde. Der Septimer aber zeigt einen Plattenweg von Stücken bis zu 0,90 m² Fläche (siehe Abbildung in Bavier).

S. 12:

Splügenroute.

Die Peutingersche Karte gibt folgende Stationen:

Clavenna-Tarvesede 15 Meilen = 22,2 km

Chiavenna-Madesimo längs der jetzigen Strasse hat auch zirka 22 km.

Tarvesede-Cuneus aureus 10 Meilen = 14,8 km

Madesimo-Dogana-Mt. Spluga sind 8 km

Madesimo-Splügenpasshöhe sind 11 km

Cuneo d'oro habe als Lokalname bei Monte Spluga im 18. Jahrhundert noch existiert.

Cuneus aureus-Lapidaria 17 Meilen = 25 km

Splügenpasshöhe-Andeer durch die Roffna 23 km

Monte Spluga-Andeer 26 km

Lapidaria-Curia 32 Meilen = 47 km

Andeer-Chur 39 km

Hier ist nicht zu vergessen, dass die alte Römerstrasse die Viamala umgehen und über den Heinzenberg hinaus erst in Rhäzüns die Ebene erreichen musste.

Die Stationen zum Übernachten waren offenbar

für die Nord-Südreisenden: Curia

Lapidaria zirka 47 km

Cuneus aureus zirka 26 km

Clavenna zirka 30 km

Für die Süd-Nordreisenden: Samolago

Tarvesede zirka 32 km

Lapidaria zirka 34 km

Curia zirka 47 km.

Chiavenna-Chur via Splügen ohne grosse Eile brauchte also drei Tagereisen.

Chiavenna-Chur via Julier ohne grosse Eile 4 Tagereisen, über den Septimer wäre es für Personen auch in drei Tagereisen möglich gewesen.

S. 13: (Murus-Tinetione 40 km). Die Passstrecke wurde mit Ochsenfuhrwerken zurückgelegt (Tarvesede = Ochsensitz).

Die Strassenrichtung von Sufers bis Urmein scheint schwer zu bestimmen zu sein. Eine genauere Absuchung der Gegend würde sich vielleicht lohnen, denn die Linie über Perfils 1873 m, Pasciaglias 2079 m, Annarosa, Lücke im Beverinkamm 2204 m mit dem jähren Absturz nach Urmein, wo auf 2,5 km 1100m Höhendifferenz zu überwinden wären, bietet denn doch Schwierigkeiten, die eine Weganlage durch die Roffna nach Andeer zu, weit übertreffen. Der Berglinie neigen sich Ebel, Bavier, Neumann und Schulte zu, weil sich im Dürrenwald ob Thusis alte Strassenreste zeigen, während Oechslis eine Linie durch die Roffna annimmt. Die Ansiedlungen am Schamserberg müssen doch wohl wie die am Heinzenberg eher nur auf eine Umgehung der Viamala und ein Durchfahren der Roffna schliessen lassen. Wie sollte man sich bei der Route über Annarosa, die doch gewiss bis ins tiefe Mittelalter beibehalten worden wäre, die Entstehung von Schloss Bärenburg, vom Turm zu Clugin und von der Hauptsiedlung Andeer erklären? Römische Münzen wurden in Schams bei Donath, Zillis und Andeer gefunden.

Andere Wege.

Andere Transit- und Militärstrassen als die von Chiavenna nach Chur können nicht nachgewiesen werden. Wahrscheinlich wurde auch der Bernhardin gelegentlich benutzt, vom Dorf Misox bis Splügen sind aber weder Funde gemacht, noch Strassenstücke erkannt worden, die auf römischen Ursprung schliessen lassen.

Im Jahre 396 n. Chr. hielt Kaiser Constantius eine Heerschau in den caninischen Feldern, in denen nach

S. 14: Gregor von Tours, auch Bellinzona lag, ab, um einen Zug gegen die Alamannen zu unternehmen.

Vielleicht hat er damals den Bernhardin zum Übergang benutzt. Heierli sagt: «Von der Splügenroute zweigte sich zweifellos schon zur Römerzeit ein Weg ab, der über den Bernhardin nach dem Misox führte, während eine Römerstrasse nach dem Bündner Oberlande durch keine Nachrichten oder wirkliche Funde bewiesen ist. Beim Strassenbau auf der Passhöhe des Lukmanier wurde im Jahre 1876 ein prächtiger eiserner Wurfspiess gefunden und von Ingenieur Gilli dem Rät. Museum geschenkt. Es würde zu gewagt sein, gestützt auf diesen Fund und einige alte Strassenspuren anzunehmen, die Römer hätten einen Weg über den Lukmanier angelegt».

Auch Fritz von Jecklin hält in seinem «Langobardisch-karolingischen Münzfund von Ilanz» eine Benutzung des Lukmaniers durch die Römer nicht für wahrscheinlich.

Ähnlich drückt sich Prof. Reinhard aus: «Man will den Charakter von Römerstrassen ausser dem Grossen St. Bernhard zweifelsfrei nur noch für den Julier und Splügen gelten lassen.» Das was am Lukmanier, St. Bernhardin, Septimer und an der Maloja bisher für römisch gehalten wurde, gehört nach Duhn dem ausgehenden 14. Jahrhundert an, als man sich in Bünden bemühte, die gefährliche Konkurrenz des Gotthardpasses unschädlich zu machen.»

Schlüsse.

Wir sehen also am Schlusse dieser ersten geschichtlichen Periode unserer Transitlinie, dass das leitende Motiv aller dies bezüglichen Bestrebungen der Römer die kürzeste Verbindung von Chiavenna mit Bregenz und in zweiter Linie auch mit dem Walensee gewesen sein muss.

S. 15: Der Hauptpass nach Nordwesten bildete aus Piemont der St. Bernhard, mons jovis poeninus, genannt.

Die Wege, die diese Weltbeherrscher gebahnt haben, sind bis tief ins Mittelalter, bis ins 13. Jahrhundert die alleinigen Bindeglieder des Nordens mit Italien geblieben.

Der erst im Mittelalter (1235 Hospizgründung) erschlossene und von Napoleon mit einer Heerstrasse versehene Simplon konnte sich auch später punkto

Transitverkehr nicht mit seinen Rivalen messen und die Linie Aosta-Martigny (Grosser St. Bernhard) wäre selbst für die Eisenbahn wohl die richtigere, als die durch den Simplon gewesen, weil sie den Lötschbergdurchbruch gar nicht nötig gehabt, weil sie den Montblancdurchstich nicht provoziert und weil sie einen viel grösseren Transithandel an sich gerissen hätte. Möge bei Wahl des Ostalpenbahntraces hieraus die richtige Lehre gezogen werden.



II. Von den Römern bis zur Öffnung des Gotthards.

Die Pässe als Kriegswege.

Nach dem Untergang der römischen Weltherrschaft, bleibt Rom zwar der wichtigste Ort des Abendlandes, doch treten mit ihm die Residenzen der mächtigsten Heer- und Volksführer der Goten, Langobarden und Franken in Konkurrenz. Die Benützung der Alpenpässe war mehr eine zufällige, die sich nach den Kriegs- und

S. 16: Völkerzügen richtete, weil nördlich der Alpen kein Platz von bleibender kommerzieller oder strategischer Überlegenheit, Heerführer oder Handelsherren anzog. Erst mit der Befestigung des merowingischen und später des fränkischen Reiches wurde im Flussbecken der Seine ein solches Zentrum geschaffen. Der grosse St. Bernhard, die kürzeste Verbindung Italiens mit der Champagne und England, überflügelte noch mehr als zur Römerzeit alle andern Alpenpässe. Auf eine gelegentliche Benutzung der Bündnerpässe als Heeresstrasse deutet nur ein Zug zur Zeit des merowingischen Königs Childebert II. zur Bestürmung des damals langobardischen Bellinzona (Anführer Olo). Ob für denselben der Bernhardin oder der Lukmanier benützt worden, ist nicht festgestellt. Die Synopsis Disertinensis berichtet ferner von einem Zuge Karl Martells 717, Carlomans 747, Karls des Grossen 781 nach Disentis und über den Lukmanier. Schulte sagt aber Seite 56: «Wenn für den Grossen St. Bernhard in karolingischer Zeit acht Übergänge deutscher Herrscher sicher, drei als wahrscheinlich nachzuweisen sind, trifft auf die andern, Rhone- und sämtliche Rheinpässe, nicht ein einziger sicherer Fall, doch ist die Benutzung eines der letzteren für die Rückkehr Lothar I. im Jahre 823, für Karl III. im Jahre 881 und 883 (Rückreise) wahrscheinlich».

Für 823 nimmt Mühlbacher den Splügen an. Der langobardische Münzfund von Ilanz deutet allerdings auf eine Benutzung des Lukmaniers zu Kriegszwecken zur Zeit Karls des Grossen hin.

Dass die Bündnerpässe von den Karolingern nicht ganz verlassen waren, beweisen die Verleihungen Ludwigs des Frommen an das Kloster Reichenau am Bodensee. Zum ersten Mal wird Ende des 9. Jahrhunderts auch der Septimer genannt. Ekkehard erzählt, dass Erzbischof Landeloh für eine Romreise den St. Bernhard und für

S. 17: die Rückreise den Septimer benutzt habe. Höchst interessant ist die *divisio regnorum*, die Reichsteilung, die Karl der Grosse für seine Söhne aufgesetzt hatte. Dieselbe ist nicht nach Nationalitäten, sondern geradezu nach den Pässen, die nach Italien gehen, durchgeführt. Ludwig erhielt den Weg über Susa (Mont Cenis), Karl den Weg über Aosta (St. Bernhard), Pipin über die Norischen Alpen und Chur (Brenner und Septimer). Auf dem Septimer wird schon für 831 ein Hospiz vermutet, da Ludwig der fromme dem Bischof von Chur ein solches, dessen Standort aber nicht näher angegeben ist, verleiht. - Die Gründung des Königreiches Hochburgund durch den Welfen Graf Rudolf, der in St. Maurice residierte, entriss Kaiser Karl dem Dicken (876-887) den St. Bernhard.

Dadurch, sowie durch die Teilung des Reiches und die Bedrohung der westlichen Pässe durch die Sarazenen wurde bewirkt, dass der Verkehr über die Bündnerpässe bedeutend stieg. - Das Auftreten der Sarazenen, dieses orientalischen Piratenvolkes in den Alpen, ist höchst interessant und beweist uns, dass es auf den Alpenpässen damals guten Verdienst für Räuber gegeben hat. Im Jahre 889 setzte sich ein kleiner Sarazentrupp in Freinet la Garde, einem Felsenest zwischen Toulon und Cannes, fest und besetzte von der Küste zu den Alpen Pass für Pass, bis ihnen 936 auch die Bündner Pässe in die Hände fielen. 941/942 sperren sie diese als Bundesgenossen des Königs Hugo von Hochburgund gegen Markgraf Berengar von Ivrea. Durch die Flucht der Gattin des letzteren über den Mons avium (Vogelberg) wird zum ersten Mal der Bernhardin als Pass genannt. 950 verschwinden die Sarazenen aus Graubünden und bald darauf, nachdem sie sich fast 100 Jahre in ihrem Raubnest gehalten, verlieren sie durch den Fall von Freinet la Garde den festen Fuss in den Alpen.

S. 18: Die Ottonenkaiser aus dem sächsischen Hause (919 bis 1024) erheben den Bischof von Chur zum eigentlichen Beschützer der Pässe durch Graubünden. Sie benützen dieselben achtmal. Ein Zug führte Otto den Grossen über den Lukmanier. Der Churer Bischof besorgte auch den Verkehr talwärts, denn bei Maienfeld und bei Schan waren bischöfliche Fähren und unter den 10 Schiffen der Schiffsmeisterei in Walastad (wälsches Gestade) waren neben den kaiserlichen auch bischöfliche. Durch die Verleihung des Bergells 960 wird der Bischof von Chur Herr der Pässe von der March und Feldkirch bis Castasegna. Der Septimer war unbestritten der wichtigste Bündner Pass der damaligen Zeit. Vom Julier und Splügen hört man weniger. Der St. Bernhardin, an dessen Südfuss sich zur Zeit der Hohenstaufen die Monsaxer, wahrscheinlich ein Zweig der Saxer im Rheintal, festgesetzt hatten, wurde auch häufiger benutzt. Am unbedeutendsten blieb auch damals noch der Lukmanier, was daraus hervorgeht, dass das Streben, den Südfuss dieses Übergangs in bündnerische Hände zu bringen, nie ein so grosses, wie bei den andern Pässen, gewesen sein muss. Alle andern Passausgänge, das Münstertal für den Ofen, das Puschlav für den Bernina, das Bergell für den Julier und Septimer, Chiavenna für Splügen, Misox für St. Bernhardin, Ursern für Oberalp, waren in bündnerischen Interessen besetzt und wurden so lange als möglich gehalten. Das Blegnotal war allerdings durch Friedrich II. an die Monsaxer verliehen und der Abt von Disentis hatte einige Besitzungen in der Lomellina, am Lago Maggiore bei Locarno und Luino, aber von einer zähen Wahrung bündnerischer Interessen am Südfuss des Lukmaniers weiss die r Geschichte nichts zu berichten. Nachdem die salischen Kaiser (1024-1125) wieder ausschliesslich die westlichen Pässe (Heinrich IV z.B. für den Gang nach Canossa.

S. 19: 1077 den Mont Cenis) benutzt hatten, wendet sich das Interesse der Hohenstaufen (1138-1254) von neuem den Bündner Übergängen zu. Aus den Zeiten Friedrich Barbarossas (1152-1190) berichtet Schulte Seite 88 in einer Weise, die deutlich die Unwichtigkeit des Lukmaniers gegenüber den Chiavanner Pässen charakterisiert: «Als nach dem Scheitern des Friedens von Montebello der Kaiser durch den Erzbischof Philipp von Köln die deutschen Truppen aufbieten liess und nun der Kaiser sie möglichst heimlich in die Lombardei bringen und mit seinen italienischen Bundesgenossen zu einem schnellen Schlage auf Mailand verwenden wollte,

bestimmte er ihnen nicht den Weg über den See von Como, also die gewöhnliche Strasse über den Septimer und Chiavenna, sondern liess die Scharen, die die Erzbischöfe Wichmann von Magdeburg und Philipp von Köln heranzführten, über Disentis und den Lukmanier nach Bellinzona rücken.»

1164 und 1186 benützte Barbarossa diesen Pass nochmals. 1191 geht Heinrich VI. im Winter über den Septimer und 1194 braucht derselbe Kaiser von Chur bis Chiavenna nur 3 Tage. 1212 zieht Friedrich II. (1212-1250) von Trient, wo er erfährt, dass die Nordausgänge der Tirolerpässe durch seine Gegner besetzt sind, nach St. Gallen (wahrscheinlich über Ofen-Julier). Zum ersten Mal werden hiedurch die Alpen von einem Kaiser gezwungener Weise in dieser «Orientbahnrichtung» durchzogen.

Eine sehr unklare Andeutung über diese Route findet sich dann für später bei Schinz in der Geschichte der Handelsschaft der Stadt und Landschaft Zürich: «Das Venediger Gut besonders machte ein grosses Stück der Schifffahrt auf dem Rhein aus. Solches kam alles über Zürich, durch das damals so geheissene Etschland an dem Ursprung der Etsch, von da es vermutlich durch

S. 20: das Engadin über den Julierberg auf Chur gesandt wurde. Als aber die Portugiesen am Ende dieses Säculi der Kaufmannschaft der Venetianer die ostindischen Waren entzogen, so fiel auch bei uns die Spedition derselben dahin». Schulte nennt diesen sehr unwahrscheinlichen Handelsweg nicht.

Zur Zeit der Ottonen und Staufer hat der Septimer jedenfalls seine grösste Berühmtheit erlangt. Man findet seinen Namen als Inbegriff des höchsten Berges auch in Dichtungen genannt. - Die Herren von Marmels, eigentlich Untergebene des Bischofs in Chur, hatten die Wacht und die Einkünfte am Nordende des PASSES, die von Castelmur am Südfuss. 1193 setzte Andreas von Marmels, wahrscheinlich auf Befehl Kaiser Heinrichs VI., der jeden Verkehr mit Rom untersagt hatte, den Kardinallegaten Cinthius auf seinem Schlosse gefangen. Neben den Marmels werden die Splüdsch, dann die Dienstmannenfamilie von Tinzen, die Freiherrn von Wangen als Besitzer des Schlosses Reams, sowie der bischöfliche Hof zu Salux genannt.

Damaliger Handel.

Deutlicher noch als diese Kriegszüge, die sich vielfach nach Zufälligkeiten in der Benutzung der Alpenpässe zu richten hatten, deutet der entstehende Handel und die beginnende Industrie darauf hin, dass der St. Bernhard der Hauptweg nach Norden, der Septimer und der Brenner dann erst die in zweiter Linie kommenden Pässe gewesen sind. Durch die Kreuzzüge 1096-1270 war Byzanz als Zwischenhändler von Orient und Okzident ausgeschaltet und von Amalfi, Pisa namentlich aber dann von Genua und Venedig verdrängt worden. Auf der italienisch

S. 21: fränkisch-englischen Handelsstrasse, waren in der Champagne an vier Orten in Troyes, Provins, Bar sur Aube und Lagny, Messen entstanden, die eigentlich das ganze Jahr dauerten und das Zentrum des Handels nördlich der Alpen bildeten. Um 1296 erreichten diese ihren Höhenpunkt, um dann bis 1340 auf 1/8 ihres grössten Umsatzes zurückzusinken.

Hauptimportartikel bildeten orientalische Produkte, unter denen Gewürze, die aus China und dem Himalayagebiet stammen mussten, nachgewiesen sind. Der Hauptexport bestand aus flandrischem Tuch, das schon zur Römerzeit das Gesuchteste war, und aus Wollwaren, zu denen England damals schon den besten Rohstoff lieferte. Sehr gesucht waren auch die Fabrikate der süddeutschen Leinenindustrie, die ihren Hauptsitz in Konstanz hatte, dann aber auch in Basel, Zürich und Augsburg blühte und aus der später die ostschweizerisch-voralbergische Stickereiindustrie hervorging.

Die Zunft der Tucher war hier weitaus die reichste und angesehenste. Nach dem Vorbild des Ordens der Humiliaten in und bei Mailand waren nördlich der Alpen die Beghinen und Begharden entstanden, Genossenschaften, die namentlich der Tuchfabrikation oblagen und die in ihrer Organisation eigentlich schon an heutigen Fabrikbetrieb erinnern. Die italienischen Wollprodukte waren nicht so fein, wie die in der Champagne gehandelten und trotzdem bestanden anno 1308 in Mailand schon 300 Geschäfte, die sich mit Wollindustrie abgaben. Von Lucca, das die Seidenweberei schon seit dem 9. Jahrhundert kannte, breitete sich dieselbe im Laufe der Jahrhunderte bis Zürich und Basel aus. Im Schwarzwald blühte im 13. Jahrhundert Bergbau, am Gonzen war derselbe schon uralt, und am Julier seit dem 10. Jahrhundert ebenfalls bekannt. Sondrio, Brescia und Bergamo lieferten

S. 22: den Brescianer Stahl, der auch in Churer Zolltarifen auftritt.

Alle die Produktionsorte nördlich der Alpen waren von den Messen der Champagne kommerziell abhängig und es kam so weit, dass der Graf der Champagne durch eine Messperre, den sogenannten «Messbann», Gegenden schwerer treffen konnte, als der Papst durch den Kirchenbann. Friedrich II. trachtete deshalb wohl das Übergewicht der Champagne zu brechen und ordnete ähnliche Messen auch für Italien und Deutschland an. Die berühmteste davon wurde die Frankfurter Messe, das erste Mal 1240 erwähnt, für die Schweiz die Wichtigste aber die in Zurzach. Seite 167 berichtet Schulte: «Eine Messe fand übrigens innerhalb der Alpen statt, und zwar unterhalb der Burg Laax, dem Sitz der Grafschaft für Oberrätien. Das habsburgische Urbar gibt das Recht der Messe, ausser Pferden und Vieh wurden da Tuche, Schuhe, Kram, Salz, Wein, Stahl und Eisen verhandelt und der Markt muss recht beträchtlich gewesen sein, denn die Kaufleute von Lugano mussten 10 Pf. Pfeffer bezahlen, was doch ursprünglich gewiss für sie ein Vorrecht gewesen war.»

Diese Nennung der Kaufleute von Lugano in Laax deutet auf einen Transit über Lukmanier. Lange halten konnten sich diese Laaxermärkte als Hauptmessen offenbar nicht, was neben dem Ausscheiden der Habsburger aus dieser Herrschaft wohl namentlich dem Umstand zuzuschreiben war, dass der Markt eben an gar keiner bedeutenden Transitlinie lag. In Reichenau, Chur oder Sargans hätte derselbe gewiss tiefere Wurzeln geschlagen. - Das 13. Jahrhundert berichtet auch zum ersten Mal von einem Veltliner Transport. König Rudolf von Habsburg liess sich, durch Hugo von Werdenberg, den da-

S. 23: maligen Besitzer von Schams «100 Saum last des gepriesenen Clävner Weines kommen».

Wie die Steuern, die dem Papst in Rom entrichtet werden mussten, die Völker des Abendlandes, die unter Rom schon einmal die Geldwirtschaft gesehen hatten, von der Naturalwirtschaft (dem Tauschhandel) wieder zu ersterer zurück führten, wie sich von Italien, namentlich von Rom, Siena, Florenz und Asti, aus dem die meisten Cavertschen (von Cahors in Süd-Frankreich abgeleitet) stammten, das Bank- und Wechselgeschäft über den Norden ausbreiteten, wie sich der ehrliche Handel ganz von dem Zins und Wechselgeschäft, das nur den Juden, Lombarden und Cavertschen gestattet war, absonderte, gehört nicht in unsern Rahmen.

In Graubünden scheint für Bankiers noch kein fetter Boden gewesen zu sein, denn Schulte weiss von keinen Geldgeschäften, Schulden und italienischen Gläubigern zu berichten, die direkt mit Bünden in Verbindung gebracht werden können. Nur ein Abt von St. Gallen und späterer Bischof von Chur tritt einmal als Schuldner auf. Unter den Namen der italienischen Bankiers damaliger Zeit erinnern einige vielleicht nur zufälligerweise an bündnerische Geschlechter so: Orlandi, Perini, Pulcis, Mozzi, Donati, Alberici, de Wesalia, Testa, Raschieri, Suane (Zuan).

Der hauptsächlichste Personenverkehr damaliger Zeit, die Pilgerzüge, scheinen den Brenner und St. Bernhard unsern Pässen vorgezogen zu haben.

Schlüsse.

Am Schlusse dieses zweiten Abschnitts muss konstatiert werden, dass nach dem Zerfall des Römerreiches der St. Bernhard der erste Alpenpass des Westens bleibt

S. 24: und dass nach ihm der Pass Como-Chiavenna-Septimer-Chur weitaus die bedeutendste Stelle einnimmt.

Der venetianische Verkehr ging grösstenteils über die alte via Claudia und den Brenner.



III. Von der Öffnung des Gotthard bis zum Ende des 30jährigen Krieges.

Die Konkurrenz der Pässe.

Der Gotthard.

Um 1236 wird der Gotthard zum erstenmal als gangbar erwähnt. Das Hindernis, das bis dahin als unüberwindlich gegolten hatte, die Felswand am Urnerloch, war durch die sog. stiebende Brücke, eine in Ketten aufgehängte Holzbrücke, umgangen worden. Schulte sagt mit Recht, der Erbauer dieser Brücke hätte wohl ebensogut ein Denkmal als Begründer schweizerischer Freiheit verdient wie Tell, denn sofort wurde ein bedeutender Verkehr von Septimer und St. Bernhard

auf diesem kürzesten Weg nach Westdeutschland abgelenkt und aus den einfachen Bauern von Uri und Schwyz wurden die Anwohner und Wächter einer Heerstrasse.

Die Kaiser Rudolf und Albrecht von Habsburg erfassten die Wichtigkeit des Passes und waren bestrebt, die an demselben liegenden Gegenden in ihren Hausbesitz zu bringen. Von sich aus, oder gedrängt von handeltreibenden Nachbarn, die den Pass lieber in neutralen Händen haben

S. 25: wollten, widersetzten sich die Urkantone den habsburgischen Plänen. 1291 entsteht der ewige Bund und damit ist die Schweiz als Pass-Staat zwischen Deutschland und Italien gegründet. Die Wichtigkeit des St. Bernhard schuf in St. Maurice zu Ende des 9. Jahrhunderts das Königreich Hochburgund, die der Bündner Pässe die rätischen Grafschaften, das immer unabhängiger werdende Bistum Chur und später die 3 Bünde.

Im zentralen Pass-Staat, der Schweiz, sind die schwächeren Rivalen im Westen und Osten im Laufe der Jahrhunderte aufgegangen. Hätten sich diese drei Miniaturstaaten nicht zusammengeschlossen, so wäre ein Heimfall der St. Bernhardgebiete an Frankreich und Graubündens an Oesterreich kaum zu vermeiden gewesen. Nur wegen den paar Wallisern wäre es z. B. Napoleon I. wohl kaum eingefallen, nach dem Bau der Simplonstrasse diesen ganzen Landesteil Frankreich einzuverleiben. In dieser Passgeschichte spiegelt sich die ganze Entwicklung der Schweiz und die heutige Rivalität zwischen Westschweiz, Zentrum und Ostschweiz ist im Grunde immer noch die zwischen Walliserpässen, Gotthard und den bündnerischen Übergängen. Im Kleinen sich Konkurrenz machend, in der Ausführung grosser Werke aber zusammenhaltend, ist es der Schweiz gelungen, sich durch 6 Jahrhunderte als wichtigster Pass-Staat Europas behaupten zu können.

Diese Einigkeit bei Erreichung hoher Ziele sollte auch heute, da die Walliser- und Gotthardpassgebiete ihre Alpenpässe, so bequem als es unsere Zeit erlaubt, geniessen dürfen, der Ostschweiz diejenige Verkehrsstrasse gewähren, die sie will und die ihr wirklich dienen kann.

Die Bündnerpässe.

Unter den Hohenstaufen hatte die Besiedlung damals noch unbewohnter Hochtäler, wie Davos, Avers, Rhein-

S. 26: wald, Safien, Vals, Obersaxen, Ursern, Anzascatal, Macuniago etc. durch deutsche Gebirgsbewohner stattgefunden. Trotzdem diese Ansiedler nicht alle als reine Passwachen erklärt werden können, wie z. B. die von Davos, Safien und Obersaxen, sind doch einige davon, namentlich die Bewohner von Rheinwald und Ursern, solche geworden. ja, der Verkehr über Splügen und Bernhardin erhielt durch die Rheinwalder Kolonisatoren eigentlich erst etwas Leben.

Der Septimer.

Der bündnerische Hauptpass bleibt zwar immer noch der Septimer, weil die Via Mala eben für den Fremden noch als unpassierbar galt, aber der Weg über denselben muss schlechter und schlechter geworden sein. Zudem waren die Wegzölle gestiegen, sodass von Konstanz, dessen Handel damals sehr in Blüte stand und von Mailand die Bernhardinroute probiert wurde. Weil der dortige Weg noch schlechter, als der des Septimer und zudem bedeutend länger war, trat der Splügen in den Vordergrund.

Aus den Urkunden des «Codice della Rezia», Nr. 237, 238, 239 ergibt sich die höchstinteressante Tatsache, dass schon im Jahre 1219 der Weg durch die hintere Viamala benutzt worden ist, und zwar nicht nur von Menschen, sondern auch für das Handelsgut, «et omnibus negotiantibus debent esse salvi et securi in tota Vale de Sassamme (Schams) et in ejus confinibus a sancto Ambrosio de Viamala in sursum usque ad Spelugam (Splügen).» Die Kapelle St. Ambrosio stand am Eingang in die Viamala. (Fr. Jecklin.) Die Lage deuten die Namen St. Ambriesch und Kirchlitobel an. Geometer Wild habe noch Mauerreste oberhalb der 2. Viamalabrücke gesehen. (Pfr. Hartmann.)

S. 27: Die grosse Konkurrenz des Gotthards und nebenbei auch das öftere Benutzen der Hinterrheinroute, das der Bischof vergeblich zu verbieten trachtete, zwangen endlich im 14. Jahrhundert zum Bau einer guten Fahrstrasse über den Septimer (1389). Jakob von Castelmur und seine Talleute haben das Hauptverdienst an dem Zustandekommen dieser 2,5 m breiten gepflasterten Strasse, die sich in überaus geschickter Anschmiegun an das Terrain und Ausnützung der

Sonnenseite von Casaccia mit einer Maximalsteigung von zirka 20% über den Septimer nach Stalla zieht. Dieser Bau der ersten Fahrstrasse über die Alpen im Mittelalter erregte in damaliger Zeit gewiss ebenso berechtigtes Aufsehen, wie heute unsere Albulabahn, trotzdem an jenem Strassenbau eigentlich gar keine bedeutenden. Brücken und gar keine Galerien nachweisbar sind. Tunnelbau war hier noch unbekannt. Erst 1707/1708 erhält die Schweiz im Urnerloch, diesem Wunder damaliger Baukunst, ihren ersten Tunnel, nachdem in Bünden um 1696 am Bergünersteinweg zum erstenmal in Mitteleuropa in grösserem Umfang mit Pulver gesprengt worden war. (Rziha, Wien 1878).

An dieser neuen Septimerstrasse wurden vier Portengesellschaften gebildet (in Vicosoprano, Bivio, Tinzen und Lenz), die den Weg zu unterhalten und für Sicherheit des Verkehrs zu garantieren hatten. Die Waren brauchten von Chiavenna bis Chur gewöhnlich 6 Tage, denn der Güterverkehr wurde, wie seinerzeit bei den Römern, durch Ochsenwagen bewältigt. Interessant ist, dass damals, also auch zur Zeit des faustrechtes und der Raubritter, die Strasse durch Bünden als die sicherste galt und dass auch wirklich fast keine räuberischen Überfälle zwischen Castasegna und Maienfeld nachgewiesen werden können, während aus dem untern Mairatal und Rheintal mehrere solcher bekannt sind. Die Distanz von

S. 28: Suste zu Suste von Chur bis zum Bodensee betrug im Mittel 22 km, war also ungefähr gleich gross wie die von einem Nachtquartier zum andern an den alten Römerstrassen von Chiavenna nach Chur.

Der Lukmanier.

Durch die schweren Zollasten und den schlechten Weg waren die Konstanzer vom Septimer nicht nur auf Splügen und Bernhardin, sondern auch auf die Lukmanierroute gedrängt worden, und nur diesen zwei Übelständen hat es dieser Pass zu verdanken, dass er zu Ende des 14. Jahrhunderts für kurze Zeit den Verkehr von Nord nach Süd an sich zu reissen vermochte. Die Errichtung des Lukmanier-Hospizes in St. Maria anno 1374 (also 15 Jahre vor dem Bau der Castelmurschen Septimerstrasse) lässt darauf schliessen, dass damals die Zeit des grössten Verkehrs über den Lukmanier gewesen sein dürfte. In dieser Zeit sind wahrscheinlich auch ein durchgehender Weg, sowie die andern Unterkunftshäuser entstanden.

Dass der Lukmanier den andern Bündnerpässen auf die Länge nicht überlegen sein konnte, geht aber noch aus zwei Tatsachen hervor. Erstens lagen von Chur bis Bellinzona 11 Susten an ihm, was also auf eine normale Reisedauer von 11 Tagen schliessen lässt, und zweitens konnte das Interesse Mailands wahrscheinlich gerade deshalb für diesen Pass nie genügend geweckt werden. Da auf dieser Route aber weniger Zoll zu bezahlen war, konnte er sich so lange halten, bis die kürzeren Pässe durch das Hinterrheingebiet wieder in Stand gesetzt und ihre Porten auf ein vernünftiges Mass reduziert worden waren. - Kaiser Siegmund hat den Pass zweimal durchzogen, ja von 1431 ist sogar überliefert, dass er im Blegnotal ein schlechtes Bett gehabt habe.

S. 29:

Splügen und Bernhardin.

Erst 85 Jahre nach dem Castelmurschen Septimer Strassenbau gelingt es Leuten aus Thusis, Cazis und Masein mit Hülfe der Schamser, Rheinwalder, Clevner und Misoxer, die Via Mala von Rongellen bis Andeer gut passierbar zu machen und dadurch viel Septimer-Verkehr an sich zu ziehen. Bei diesem sogenannten Werdenbergschen Strassenbau führte der Viamalaweg ohne Brücken ganz auf der Rongeller Seite hinein. Das Schams gehörte bis 1465 den Grafen von Werdenberg, die wie ihre Vorgänger, die Vazer, von jeher einen vom Gebiet des Bischofs von Chur unabhängigen Transitweg durch dies Tal schaffen wollten.

Der Basler Ryf beschreibt die Via Mala im Jahr 1599 folgendermassen: «Über Clefen sind böse stotzige hohe Halden und beim Hinterrhein in der Enge zwischen den engen hohen Felsen sorgliche von Holz gemachte Strassen an die Felsen gekeilt, die da der Länge nach gar hoch über dem Wasser des Hinterrheins an den Felsen kleben, wie ein Schwalbennest an einem Tromen, nicht breiter, denn dass ein Saumross passieren kann. Ich wollte lieber über den Gotthard zweimal, als über den Splügen einmal reisen.» (Geering.)

Politische Lage.

Die Splügenroute und die über den Vogelberg, der nach einer Kapelle zu Ehren Bernhards von Siena seit 1450 Bernhardin genannt wurde, waren in fünf Portengenossenschaften geteilt, welche notgedrungen bald da, bald dort lokale Wegverbesserungen ausführten.

Wahrscheinlich ist der Grund, dass die Bündnerpässe, die ohne Gebiet der damaligen Eidgenossenschaft zu berühren, ins

S. 30: Mailändische geleiteten, verhältnismässig so gut in Stand gesetzt worden, auch ein politischer gewesen. Das Haus Habsburg war im Kampf um den Gotthard in den Schlachten von Morgarten, Sempach und Näfels unterlegen und hatte durch die Losreissung der Appenzeller 1414 und durch die Eroberung des Thurgaus durch die Eidgenossen 1460 die Verbindung mit der Stammherrschaft im Aargau und später durch Eroberung des Aargaus auch diese selbst verloren.

Sein Plan, durch Karl den Kühnen von Burgund, der mit Habsburg verschwägert war, die Eidgenossen doch noch zu bezwingen, war nach Grandson und Murten (1476) ebenfalls gescheitert. Um sich also in den heutigen Schweizerpässen trotz allem festzukrallen und jederzeit einen Weg nach Mailand offen zu behalten, blieb ihnen nur noch das Passgebiet von Bünden offen, das grösstenteils dem immer eher österreichisch gesinnten Bischof von Chur gehörte. Im Schwabenkrieg gedachte Kaiser Maximilian nun die Eidgenossenschaft auf drei Seiten zu umfassen, und als auch dieser Plan misslang, musste er sich die gänzliche Loslösung des Gotthardgebietes von seinen Interessen gefallen lassen. 1512 waren dann Chiavenna und das für Bünden unglückselige Veltlin erobert worden und dadurch war der letzte Pass von Innsbruck nach Mailand, das Stilfserjoch, Oesterreich ebenfalls entrissen.

Durch den Zusammenschluss von Deutschland, Mailand und Spanien unter Karl V. musste aber irgendeine Verbindung zwischen diesen offen bleiben, und da die Eidgenossen und Venedig damals sehr gefürchtet waren, blieb das schwache Graubünden der einzige Durchgang.

In dieser Bedeutung lag der Grund 1. der grossen Frequenz unserer Pässe, 2. aber auch, warum Franzosen, Spanier und Österreicher sich hier herumschlügen und

S. 31: das Land durch Krieg und Parteiung so ruinierten, dass es sich von all den Wunden erst lange Zeit nachher erholen konnte.

Das Veltlin war wirklich ein Danaergeschenk. Durch die Kämpfe um das Stilfserjoch kam eine fremde Armee um die andere ins Land, die schlechte Regierung des Tales, die Einflüsse des einheimischen Adels und Klerus, sowie die Habsucht vieler unserer Beamten brachte uns nur Bestechlichkeit und

unrechtmässig erworbene Reichtümer, an denen mehr Fluch als Segen haftete. Das Veltlin gehört orographisch und strategisch so wenig zur Schweiz als das Tal von Aosta, und sein Verlust kann gewiss viel leichter verschmerzt werden, als der der Herrschaft Chiavenna. Es hat keinen Wert, gegen die tatsächlichen Verhältnisse anzukämpfen, wenn es aber am Südfusse zwischen Italien und der Schweiz je wieder zu Grenzveränderung kommen sollte, so müsste es die erste Pflicht unserer Nachkommen sein, nicht das Veltlin, aber Chiavenna, den Schlüssel zum Engadin und zu unsern Pässen, sowie das Val San Giacomo, von dem aus Tessin und Misox militärisch immer bedroht bleiben, zurückzugewinnen.

Der Handel.

Kehren wir, von diesem uns ferner liegenden politischen Gebiet wieder zum friedlichen Handel und Wandel zu Ende des Mittelalters zurück, so bietet sich uns folgendes Bild:

Die Messen der Champagne hatten durch den Anschluss der bisher zwischen Frankreich, England und Deutschland neutralen Grafschaft an Frankreich so viel verloren, dass Flandern, und hier namentlich Brügge, Anfangs des 14. Jahrhunderts als Zentral punkt des nördlichen

S. 32: Handels angesehen werden mussten. In Brügge entstand die erste nordische Börse. Durch Versandung des dortigen Hafens, durch den Bau grösserer Schiffe mit bedeutendem Tiefgang, überflügelte im 15. Jahrhundert dann Antwerpen allmählich Brügge, das auch äussere und innere Wirren ganz darnieder warfen. Zwar entsteht schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts die Hansa, aber der Handel mit dem Orient wird zuerst nicht von diesen Städten am Meer, sondern vom Rheingebiet und von süddeutschen Orten, die heute- eine ganz unbedeutende Rolle spielen, besorgt. Der Seeweg um das Kap war eben noch nicht entdeckt. Über Venedig und Genua liefen die Handelsstrassen, deren Verlängerung über die Alpen nach Deutschland und grösstenteils auch nach England leitete.

Von Konstanz, Ravensburg und St. Gallen aus beherrschten die Kaufmannsgesellschaften der Montprat, Humpiss, **Mötteli**, von Memmingen aus die Weiser und später von Augsburg aus die Fugger den ganzen Levante-Handel und als durch Columbus und Vasco da Gama (1453 und 1499) die grössten

handelspolitischen Entdeckungen gemacht worden waren, sind die Weiser und die Ehinger aus Ulm die ersten deutschen Kolonisten, die aus der neuen Welt ihre Reichtümer äuffnen. Das Umfahren des Kap durch Vasco da Gama wurde für die bündnerisch-deutschen Handelsbeziehungen viel wichtiger als die Entdeckung Amerikas, denn Venedigs Alleinherrschaft im Handel mit dem Orient war damit gebrochen. Ein damals wieder aufgestelltes Projekt, die Landenge von Suez zu durchstechen, konnte nicht ausgeführt werden und Venedig und Genua hatten sich seither mit Lissabon, Antwerpen und englischen Häfen in den überseeischen Handel zu teilen. Viele Waren, die ausschliesslich über die Alpen nach Deutschland gelangt waren, kamen rheinaufwärts und mit dem Glanze Venedigs begann auch der

S. 33: der Konstanzer und Ravensburger Handelsgesellschaft zu verbleichen. Wie sich Gotthard, Splügen, Septimer und Brenner in diesen friedlichen Handel geteilt, ist noch nicht näher bekannt geworden.

Jedenfalls ist der Hauptgewinn an den Waren, die unser Land durchzogen, in fremde Taschen geflossen. Schulte sagt Seite 602: «Nicht die zunächst dem Fusse der Alpen oder gar im Gebirgsbereiche gelegenen Städte Chur, Luzern, Sitten oder Freiburg, Bern, Zürich, St. Gallen haben den Handel konzentriert, ihren Handel hat an Bedeutung der der schwäbischen, fränkischen und rheinischen Städte übertroffen». Als Bündner Handelsherren sind bei Schulte nur ein Jörg von Chur und ein Hans Lienhart von Chur als Funktionäre und vielleicht Teilhaber der Montprat-Humpisgesellschaft genannt. Das Kaufhaus in Chur, das zugleich Lagerhaus und Verkaufsstelle für alle importierten Waren wurde, entstand zu Anfang des 15. Jahrhunderts. 1483 hat sich auch eine Bruderschaft der Kaufleute in Chur gebildet. Sie scheint aber keine Bedeutung erlangt zu haben, denn es ist nichts weiter über sie bekannt geblieben.

Merkwürdigerweise tritt auch Plurs mit seinen Vertemati und Brocca nirgends als Handelszentrum in den Vordergrund. Seine Patrizier sind wahrscheinlich mehr nur in dem schwunghaft betriebenen Bergbau bei Brescia, Val Camonica, Bergamo und in Bünden reich geworden, oder haben als Teilhaber an grossen Unternehmungen, die andere Namen trugen, mitverdient. Vieles ist natürlich beim Untergang von Plurs zerstört worden, das uns über die Goldquellen seiner Bewohner hätte Aufschluss geben können. Ausserhalb unseres Landes stösst man auf wenige Bündner Namen.

Der Zug nach der Fremde muss noch kein so grosser gewesen sein, was wohl zum Schlusse berechtigt, dass erst das Kriegselend, das zu Ende jener Periode über unser Land hereinbrach und die dasselbe

- S. 34:* einleitenden und noch überdauernden Partei kämpfe, viele Bündner zur Auswanderung, namentlich nach Venedig und Frankreich, zwangen.

Postverbindung.

Im letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts taucht zum ersten Mal eine Taxische Post auf. 1491 ist ein Jan Taxis, der Sprössling einer Kaufmannsfamilie aus Bergamo, Postmeister Kaiser Maximilians. 1494 wird die erste Relaispost von Mailand via Gotthard nach Brabant eingerichtet. 1497 besteht ein solcher Dienst von Mailand über Chur-Feldkirch ins deutsche Reich. Nach dem Schwabenkrieg vermeidet die Reichspost aber ängstlich schweizerisches und später auch bündnerisches Gebiet, sie bevorzugt den Brenner, der überhaupt auch für den allgemeinen Verkehr von Venedig und Mailand aus die schweizerischen und bündnerischen Pässe stark konkurrenziert. «Nicht Basel oder Konstanz hatten den Vorteil, sondern Augsburg» (Schulte). Erst 1608 erscheint wieder ein regelmässiger Botendienst von Mailand nach Chiavenna mit Abzweigung nach Plurs und dann von Chiavenna über Splügen - Chur an den Bodensee. Aus dem gleichen Jahr erwähnt Codogno einen Kurs von Brescia über Aprica-Tirano-Bernina-Albula-Chur an den Bodensee. Glänzend müssen diese Verbindungen aber nicht gewesen sein, denn Codognos zeitgenössischer Bericht sagt, der Weg durch Graubünden empfehle sich für einen, der schnell reisen wolle, nicht, der Umweg über den Brenner und Innsbruck sei vorzuziehen, selbst wenn einer von Mailand nach Köln wolle.

Schlüsse.

Am Schluss dieses dritten, für uns wichtigsten Abschnittes ergibt sich also die Tatsache, dass eine scharfe

- S. 35:* Konkurrenz, wie sie uns schon im 13. Jahrhundert vom Gotthard gemacht wird, nach allen möglichen Palliativmitteln, allerdings mit einer bündnerischen Verspätung von zirka 150 Jahren (Öffnung des Gotthard um 1230, Bau der Septimerstrasse 1389) zum zeitgemässen Ausbau unseres Transitweges zwang.

Kurze Zeit vermochte der Lukmanier, nicht Dank seiner geographischen Lage, sondern nur Dank des erbärmlichen Zustandes des Septimerweges und Dank der viel zu hohen Zölle an demselben, den allgemeinen Verkehr an sich zu reissen. Mit Linderung dieser Übelstände und Öffnung der Via Mala wird die Verbindung Chur-Chiavenna neben Gotthard und Brenner wieder die wichtigste. Gerade schmeichelhaft klingt es aber für Bünden nicht, wenn Schulte nach dem Lobe der weitsichtigen mailändischen und habsburgischen Verkehrspolitik über unsere Pässe sagt: «Es ist ein wechselvolles Bild, das sich so ergibt, der Grundzug ist der Mangel staatlicher Fürsorge, den private oder korporative Initiative ausfüllen musste.» Etwas muss der Staat allerdings doch getan haben, denn Jecklin berichtet in seinen Wormserzügen 1486/87», dass der Herzog von Mailand den Bündnern zollfreien Verkehr zugestehen musste.

Höchst interessant ist es für die Erklärung des Widerstandes, den Basel heute noch unsern Transitbestrebungen entgegenbringt, dass der Gotthard in Venedig den Namen «Caminus Basle» trug. Basel und Gotthard sind eben seit dem Mittelalter so eng verbunden, wie St. Gallen-Bodensee und Chur-Chiavenna und je nach dem der Gotthard oder die Bündnerpässe mehr Verkehr aufweisen, steigen auch die Handelsbilanzen von Basel oder die von St. Gallen-Konstanz. Im Süden ist es immer Mailand, im Norden aber erst die Champagne, dann Flandern, dann die Bodensee-Gegend und am Schluss der Periode Augsburg und Nürnberg, die als unsere Transit-Handelsemporen

S. 36: angesehen werden müssen. Wenn uns die Handelsgeschichte des Spätmittelalters eine Lehre gibt, so ist es die, durch die bündnerische Transitlinie Mailand mit dem Bodensee auf dem kürzesten Wege zu verbinden und die Konkurrenzkraft der Tirolerpässe aus dem Auge zu lassen.



IV. Vom 30jährigen Kriege bis zum Beginn unserer Eisenbahnbestrebungen.

Kriegsstrassen.

Mit dem Zusammenschluss von Oesterreich, Mailand und Spanien gewinnen die Pässe von Como nach Vorarlberg und Tirol eine allerdings fast ausschliesslich militärische Wichtigkeit.

Fremde Bestechungsgelder und Parteikämpfe stürzen Bünden schon an der Wende des 16. auf das 17. Jahrhundert in eine allgemeine Anarchie. Durch Bünden ziehen die Spanier, die die Schweden bei Nördlingen vernichten, und nach dem Abzug Rohans ist das arme Land den spanisch-österreichischen Einflüssen ausgeliefert. Nach dem westfälischen Frieden (1648) liegt die mittelalterliche Handelsblüte Süddeutschlands zertreten, während Frankreich unter Ludwig XIV. die mächtigsten Zeiten seines Königtums erlebt. Die kleine Residenzstadt Chur, in der Franzosen, Venetianer, Österreicher und Spanier sich zu Jenatschs Zeiten den Rang abliefen, ist in einen Dornröschen-Schlaf verfallen und

S. 37: das ganze Land erholt sich schwer und langsam von all der Kriegsnot.

Der Verkehr über die Pässe ist gering, denn Deutschland hat kein Geld zum kaufen und keine Leute zur Produktion von Exportartikeln. Diese ganze Periode bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts ist für die Transitentwicklung deshalb die uninteressanteste, und bietet auch die wenigsten Fortschritte nach dieser Richtung. Schulte berechnet z. B. den Gotthardverkehr für das Mittelalter aus den Zollerträgnissen auf zirka 12'500 Meterzentner pro Jahr. Für 1831 gibt Francini diesen auf zirka 40'000 Meterzentner an. In 4-500 Jahren war der Gotthardverkehr also nur um das 3,2-fache gestiegen. Die mittlere jährliche Verkehrszunahme unserer schweizerischen Hauptbahnen betrug für den Güterverkehr von 1877-1905 3,7%. Bei diesem Fortschritt wäre für 87 Jahre die gleiche Verkehrsvermehrung anzunehmen, wie sie bis 1830 in 4-500 Jahren sich eingestellt hat.

Vergleichen wir die Klagen über zu hohe Portentaxen und zu schlechte Wege, die im 14. Jahrhundert die Konstanzer und Mailänder Handelsleute erheben, mit denen Johann Friedrich von Tscharners von 1806 und des Speditionsstandes von Chur von 1832, so wird sich eine traurige Ähnlichkeit zeigen. Die Portenzölle sind in Graubünden aber erst 1804/1834 abgeschafft worden. (P. C. Planta.)

Zustand der Passwege.

Auch die Wegsame über den Gotthard muss bedenklich schlecht gewesen sein, denn sogar während des 30jährigen Krieges, der bekanntlich der Eidgenossenschaft den Frieden nicht störte, beklagte sich Uri, dass der Güterverkehr von Bellenz über Bernhardin statt über Gotthard gehe.

S. 38: Ja es will durch einen Extrazoll bei Arbedo diesen Pass für den Transit geradezu erschliessen.

Die Septimerstrasse des Herrn Castelmur geriet ganz in Verfall, sie wird nur noch als Durchpass der Regimenter Molina und Ruinell 1627 und 1629 und als Heeres- und Reiseroute Herzog Rohans erwähnt, und der ganze Warentransport musste durch Säumer besorgt werden. Die Gefahren der Säumerei sind in Sprechers. Donna Ottavia und Familie de Sass sehr schön geschildert.

Splügen und Bernhardin.

Der Splügen und Bernhardin überflügelten die andern Pässe weit und Ebel berichtet, es seien zur Zeit grossen Verkehrs über 300 Saumtiere wöchentlich durch Splügendorf gegangen. Von 1656 sind am Bernhardin und Splügen kleinere Wegkorrekturen bekannt, 1643 war der Cardinell, die Liro Schlucht oberhalb Isola, durchbrochen und 1703 verbessert worden, aber diese Partie blieb wegen Lawinen und Steinschlag der Schrecken des Passes, bis sie im Strassenbau von 1823 endlich ganz umgangen werden konnte. Die meisten Opfer soll der Cardinell beim Zuge Macdonalds über den Splügen (1800) gefordert haben (La Nicca).

Der wichtigste strassenbautechnische Fortschritt des 17. Jahrhunderts ist der oben genannte Durchbruch des Bergünersteins im Jahre 1696, der aber auf den Transitverkehr keinen direkten Einfluss ausübte. Durch die langsam wieder erwachende Industrie um Zürich, dessen Seidenwebereiprodukte immer bekannter wurden, und in Süddeutschland, wo die Tuchweberei wieder aufkam, belebte sich der Handel allmählich von neuem. Nach Salis-Seewis war der Transit zu Mitte des 18. Jahrhunderts wohl wieder ähnlich dem des blühenden Mittelalters.

S. 39: 1706 entstanden Strassenprojekte Brescia-Aprica-Tirano-Bernina-Albula-Chur und Chiavenna-Splügen-Chur, die aber nicht zur Ausführung kamen. 1713 war die Lombardei von Spanien an Oesterreich gefallen. Von Mailand durch das Engadin nach Oesterreich bildete sich ein Transitweg und P. C. v. Planta berichtet, es sei damals sogar ein Kanalprojekt Comer See-Maloja-Innsbruck-Wien aufgetaucht. Auch Herr Caminada kann man deshalb ruhig zurufen: «Alles schon dagewesen».

Der Splügen mündete seit 1713 in österreichisches, der Bernhardin seit 1718 am Langensee in Sardinisches Gebiet. Da die österreichischen Zölle viel höher waren als die sardinischen, ging der Splügenverkehr durch die Bernhardinerkonkurrenz bis 1751 von 45-50'000 Colli auf 9-10'000 zurück. Sowie aber diese Zölle nachliessen, überflügelt der Splügen den Bernhardin bei gleich guten, oder besser gesagt gleich schlechten Wegen, soweit, dass nach J. U. v. Salis anno 1812 auf Splügen 7/8, auf Bernhardin 1/8 des Transit-Gutes zu rechnen war.

1738 und 1739 waren die beiden Via Mala - Brücken in Stein gebaut worden. Ebel gibt als kühnen Baumeister Christian Wildner, aus Davos an.

1771 wird von einem Strassenprojekt Chiavenna-Nauders wenigstens ein Talweg durch das Engadin gebaut, aber erst 1786 erhält Graubünden in der Strasse Luziensteig-Chur die erste moderne Fahrstrasse.

Trotz den schlechten Saumwegen nahm der Durchgangsverkehr immer mehr zu und die Bündner Spediteure, von denen die Massner (Massner und Braun) wohl die bedeutendsten waren, hatten Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts gute Zeiten.

Als die französische Revolution und Bonaparte die morschen Staaten mit ihrem alten Schlendrian über den Haufen warfen, verloren im Frieden von Campo Formio

S. 40: (1797) die Bündner durch eigenes und ihrer Väter Verschulden, nicht nur das Veltlin, sondern leider auch die Grafschaft Chiavenna.

Sogar Russen kämpften damals um unsere Pässe, aber die Konkurrenz der Walliser-zentralschweizerischen und bündnerischen Übergänge tritt nicht so frappant hervor, wie im Mittelalter und im 30jährigen Krieg, weil die ganzen Alpen, von Marseille bis nach Oesterreich hinein zum Kriegsschauplatz wurden. Nach Salis-Marschlins (N. Sammler 1805, Seite 98) brachte der bündnerische Transithandel anno 1805 300'000 Gulden ein, welche Angabe allerdings zu hoch sein dürfte. Salis schlägt deshalb vor, als wichtigste Passtrassen den Julier, dann den Bernhardin, und als dritte Prättigau-Vereina-Engadin mit Ofen als Fortsetzung zu bauen (N. S. 114. 1805).

Im Mai 1814 besetzten die Bündner über Splügen und durch das Bergell wieder Chiavenna, zogen sich aber ohne Kampf vor der Übermacht des österreichischen Generals Voelseis zurück. Eine zähe Verteidigung hätte uns damals das so wichtige Chiavenna noch retten können, aber Bündnen war durch die langen Kriegsjahre zu geschwächt und so blieb dieser Schlüssel verloren.

Sardinien mit Turin und Genua machten der Lombardei mit Mailand in Allem scharfe Konkurrenz. Als nun Oesterreich ausser dem Stilsferjoch auch noch eine Strasse von Chiavenna an den Bodensee haben wollte, da lachte Bündnen endlich einmal das Glück. 1818-1820 baute Oesterreich die Splügenstrasse von Chiavenna bis Splügendorf auf seine Kosten und bis 1823 wurde auch die Strasse Chur-Bernhardin-Bellinzona von Graubünden und Sardinien durch Poccobelli und La Nicca erstellt. Tessin konnte sich dabei nicht einmal entschliessen, das kleine Stück Lumino-Bellinzona, das dann Sardinien bezahlte, zu bauen. Die Haupthandelszentren im Norden wurden

S. 41: Mannheim, Frankfurt und die Leipziger Messe, die auch von Kaufleuten aus Chur regelmässigen Besuch erhielt Der Verkehr Mailand-Leipzig ging über Splügen, der von der Adria nach Leipzig über Splügen und Brenner.

Die ganze Periode von dem Bau der Splügen- und Bernhardinstrasse bis zur Eröffnung der Gotthardbahn eingehender zu schildern, dürfte kaum mehr Wert haben, denn in sie fällt der erbitterte Kampf um unsere Alpenbahn mit allen seinen Enttäuschungen und dieser ist von Ständerat P. C. v. Planta (Der 30jährige Kampf um eine rhätische Alpenbahn, Chur 1885), in Richard La Nicca, Leben und Wirken (Davos 1896), von Reg.-Rat Conrad (Splügenbroschüren) und von Ständerat F. Calonder (Rede vom 14. November 1907, Chur 1907) in erschöpfender Weise dargestellt worden.

Nicht allgemein bekannt dürfte aus dieser Zeit, namentlich der jüngern Generation, aber sein, zu welch glänzender Blüte sich unser Transithandel zu Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt hat. Aus dem Nachlasse unseres Vaters, P. J. Bener, der als Miteigentümer von 1849-1857 der Speditionsfirma Otto d'Anton Jenatsch, von 1857-1883 der Vereinigten Churer Speditionshäuser Jenatsch Bavier & Cie., und von 1883-1894 dem Hause Jenatsch Bener & Cie. (jetzt Bener und Rot in Zug) vorgestanden hat, sind vielleicht folgende Angaben von allgemeinem Interesse.

Noch Ende der 40-er Jahre bewegten sich die Massen der über Chur nach Italien speditierten Waren in relativ bescheidenen Grenzen, weil einerseits der Weg von Deutschland nach Marseille, andererseits der durch Oesterreich nach Italien den Bündner Pässen starke Konkurrenz machten. Wie 1849 P. J. Bener als 19jähriger Jüngling, wegen starker anderweitiger Inanspruchnahme seines Vaters in die Firma Otto d'Anton Jenatsch eintreten musste, teilten sich in Chur sieben Speditionshäuser,

S. 42: die sich natürlich stark bekämpften, in den Transit. Durch den Krieg Oesterreichs gegen Sardinien (1848-1849) wurde sehr viel Brennerverkehr auf Chur-Chiavenna und Chur-Bellinzona geleitet. Dieser blieb nach dem Friedensschluss erhalten. Der ganze Transit betrug 1851/52 über 100'000 Zentner, wovon für Otto d'Anton Jenatsch 80'000 angegeben sind. Während des Krimkrieges (1854--56) konnte auch viel Verkehr den Strassen von Marseille entzogen und über Chur erhalten werden, weil die sardinischen und österreichischen Mittelmeerhäfen als neutrale bevorzugt wurden. 1856 kulminierte der Churer Transit mit 270'995 Zentnern. Um nun einerseits den Handelsfirmen grössere Transportsicherheit und Schnelligkeit bieten, andererseits aber auch die Spedition konvenabler einrichten zu können, schlossen sich auf 1857 die Firmen Bavier & Cie., Otto d'Anton Jenatsch, Laurer & Cie., S. und J. Bavier, Karl Friedrich Jenny, Massner und Braun, P. und A. Sprecher zu der Societät Jenatsch Bavier & Cie. zusammen. Die Gesellschaft schickte Agenten nach Triest, Mailand, Genua, ihre Leiter reisten oft sowohl dorthin als auch zu ihren Exportfirmen in Glarus, St. Gallen, Zürich, Winterthur, Basel und nach Deutschland, denn bald drohte der Gotthard, bald der Brenner Kunden abzulenken. Es wurden direkte Speditionen nach allen Mittelmeerhäfen, nach Briefen von C. F. Jenny sogar nach Rio de Janeiro, Bahia und Pernambuco übernommen. Da das Risiko für solche Sendungen sehr gross war, gründeten in der Hauptzahl die gleichen Herren im Jahre 1857 den «Assekuranzverein», aus dem - nach den Aufzeichnungen - später die Transportversicherungsabteilung der Helvetia in St. Gallen und der Lloyd in Winterthur hervorgingen. § 2 und 3 des Gesellschaftsvertrages geben die beste Umschreibung des von Chur aus bedienten Speditonsgebietes. Sie lauten:

S. 43: «Die Versicherung wird übernommen und hat zu gelten

a) für alle Güter, die das Haus Jenatsch Bavier & Cie, zu Lande zu versichern hat mit Ausschluss der Sendungen nach Russland und der Seidensendungen auf den deutschen Bahnen.

b) für alle Güter, die benanntes Haus über die Comer-Langen-, Boden-, Walenstädter- und Zürich-See versichern muss,

c) für alle Colli, welche wie folgt durch Dampfboot versendet werden müssen: durch Lloydampfer von Venedig nach Triest, von Triest nach allen Hafenplätzen des Adriatischen Meeres, Griechenland mit Ausschluss des Schwarzen Meeres,

durch Dampf der Messageries imperiales von Genua nach Marseille und Malta und von dort nach den Plätzen der Levante mit Ausschluss des Schwarzen Meeres.

Für Versicherungen auf Dampfbooten ist das Maximum der Versicherungssumme auf jedem Boot auf 100'000 Fr. festgesetzt.»

Schon 1859 löste sich der Assekuranzverein, nicht wegen schlechten Geschäften, sondern wegen Übergang dieser Branchen an die St. Galler und Winterthurer Transportversicherungs-Institute, auf. Für den Churer Transit weisen die Jahre 1857 und 1858, in denen auf den Krieg Frankreichs und Sardinien gegen Oesterreich (1859) gerüstet wurde, dann 1864, 1865 und 1866, die Zeit vor und während des preussisch-italienisch-österreichischen Krieges annähernd gleiche Transportmengen wie 1856 auf. «Welche Arbeit und Sorge mit der Spedition verbunden war, namentlich während der italienischen Kriegsjahre, kann niemand beurteilen, wenn er es nicht an sich selbst durchgemacht hat,» schreibt P. J. Bener am

S. 44: Schluss seiner Notizen. Mit der Eröffnung des Mt. Cenis und Brenner sank der Churer Transit tief, 1876 betrug derselbe nur noch 34'000 Zentner und mit der Einweihung der Gotthardbahn erlosch der bündnerische Transitverkehr, eine der ältesten und wichtigsten Erwerbsquellen unseres Landes, ganz.

Selbstverständlich haben die bündnerischen Spediteure bei Förderung einer Transitbahn tätig mitgearbeitet und es mag für unsere heutigen Tracefragen nicht uninteressant sein, dass diese Männer, die unsern Nord-Südverkehr gründlich kannten, nach dem Zustandekommen der Gotthardlinie niemals eine andere Transitbahn als die von Chur nach Chiavenna befürworteten. P. J. Bener sagte noch in den 90-er Jahren oft: «Ich erlebe die Splügenbahn nicht mehr, Ihr aber müsst für sie arbeiten, bis ihr sie habt.»

Der Anteil des Lukmaniers am Transit, der im 18. Jahrhundert für die Genueser noch genannt wird (Strassenbauidee des Abtes von Disentis) sinkt durch die Hinterrheintalerstrassen ganz dahin. Erst 1876 wird über diesen Pass eine Strasse eröffnet, welche bis heute die am schwächsten benutzte geblieben ist. Die Beteiligung Tessins ist auch bei dieser Verbindung mit Graubünden, auf die neuerdings von Tessin aus so gefusst wird, keine so grosse gewesen als man hätte erwarten dürfen, denn an die Kosten der Lukmanierstrasse, für die Graubünden 520'000 Fr. allein leistete, musste für die Südseite eine Bundessubvention von 133'000 Fr. gegeben werden. (Bavier).

Schlüsse.

Interessant für uns ist an der ganzen vierten Epoche des 17. bis 19. Jahrhunderts namentlich die Zeit, in der

- S. 45:* das sardinische Turin das österreichische Mailand übertreffen wollte. Dabei hat sich der Splügen, d. h. die Linie Wallensee- und Bodensee-Comersee, dem Bernhardin bedeutend überlegen gezeigt.

Rückblick.

Überschauen wir also zum Schluss die ganzen Zeitläufe bis ins 19. Jahrhundert, so zeigt sich, dass der Weg vom Comersee zum Walensee und Bodensee, den schon die Römer gewählt und ausgebaut hatten, heute wie vor 1900 Jahren, für Graubünden der wichtigste geblieben ist Diese Linie allein kann zugleich einen den westlichen Pässen ähnlichen Verkehr in seine Bahnen leiten und die weiter östlich gelegenen Übergänge, die alte Via Claudia und den Brenner erfolgreich konkurrenzieren.

Die folgenden Perioden führen uns klar vor Augen, dass im Süden immer Mailand das Zentrum bleibt, auf das unsere Transitlinien auslaufen müssen, und dass eine Verkehrspolitik Bündens, die nicht scharf auf Mailand steuert und sich mit den dortigen Interessen verbindet, zu einer «verkehrten Politik» wird.

Wie die Handelszentren im Norden wechseln, wechselt der Verkehr über die einzelnen Pässe. Während der Blüte der Messen in der Champagne und in Flandern ist der St. Bernhard der wichtigste Übergang,

mit Zunahme des Handels nach Basel-Frankfurt und dem Rheinbecken ist es der Gotthard, in der Glanzperiode von Konstanz-Ravensburg und des Bodenseebeckens ist es der Septimer und mit dem kaufmännischen Triumph von Augsburg und Nürnberg macht der Brenner den Schweizer Pässen empfindliche Konkurrenz. Als Mailand und Turin rivalisierten, zeigte die Linie Chur-Chiavenna-Mailand bei gleich guten Verkehrsverhältnissen viel stärkeren Verkehr

S. 46: als Chur-Bellinzona-Turin. Bei allen möglichen politischen. Konstellationen hat sich die Linie Chiavenna-Bregenz immer wieder gehalten. Veränderungen in den Grenzen unserer Staaten sind aber heute so gut denkbar, wie in den verflossenen Zeiten.

Seit 1882 ist Graubünden allerdings nicht mehr der wichtige Pass-Staat wie die Gebiete der Walliser Übergänge und des Gotthard, denn durch äussere Gewalt wurde es aus dieser seiner natürlichen geographischen Bestimmung hinausgezwängt. Zwar bietet ein blühender Fremdenverkehr hierfür einigen Ersatz, aber wir dürfen uns über die Beständigkeit dieses grösstenteils von der Mode der Grossen Welt abhängigen Erwerbszweiges nicht täuschen lassen, denn die Naturschönheiten Skandinaviens, Süd- und Westösterreichs, ja sogar des Kaukasus sind heute nicht schwerer zu erreichen, als vor einem Säkulum diejenigen unserer Alpen.

Der Transitverkehr und der Wert unserer Pässe, der durch eine fast 2000jährige Vergangenheit bewiesen ist, schlägt seine Wurzeln aber in dem immer lebhafter werdenden Austausch der Völker in ihrer Industrie und ihrem Handel, aus denen ganze Nationen leben müssen. Unsere Pflicht ist es also, den Drei Bünden im Verein mit der Eidgenossenschaft diejenige Stellung zu erkämpfen, die die West- und Zentralschweiz schon geniessen, indem wir ihnen auch eine selbständige internationale Transitbahn schaffen. Nicht einseitig, sondern erst nach Stellung folgender fragen, die schon durch. andere Studien verschiedener Autoren beantwortet sind, wollen wir auch aus den historischen Tatsachen einen Schluss auf das Ganze ziehen.

1. Auf welchen Weg weist uns das heutige internationale Verkehrsbedürfnis ?

- S. 47: 2. Welcher Pass dient der eigentlichen Ostschweiz, die sich um das Bodenseebecken gruppiert, am besten?
3. Welchen Durchstich muss uns die Eidgenossenschaft nach dem Bau des Simplon und des Gotthard, gestützt auf die bereits bestehenden Rechtsgrundlagen, gewähren?
4. Welches Projekt erfordert am wenigsten totes Kapital und ist deshalb am raschesten auszuführen?

Die Beantwortung aller dieser Fragen weist uns entschieden auf Chur-Chiavenna. Deshalb erst ist der Schluss berechtigt, dass die historische Entwicklung uns auch hier in die richtigen Bahnen leitet, denn die ganze Geschichte unserer Transitwege von Beginn bis ins 19. Jahrhundert lehrt uns, dass Graubünden nur für eine Transitbahn vom Comersee an den Bodensee kämpfen und Opfer bringen kann.

