

Untervazer Burgenverein Untervaz

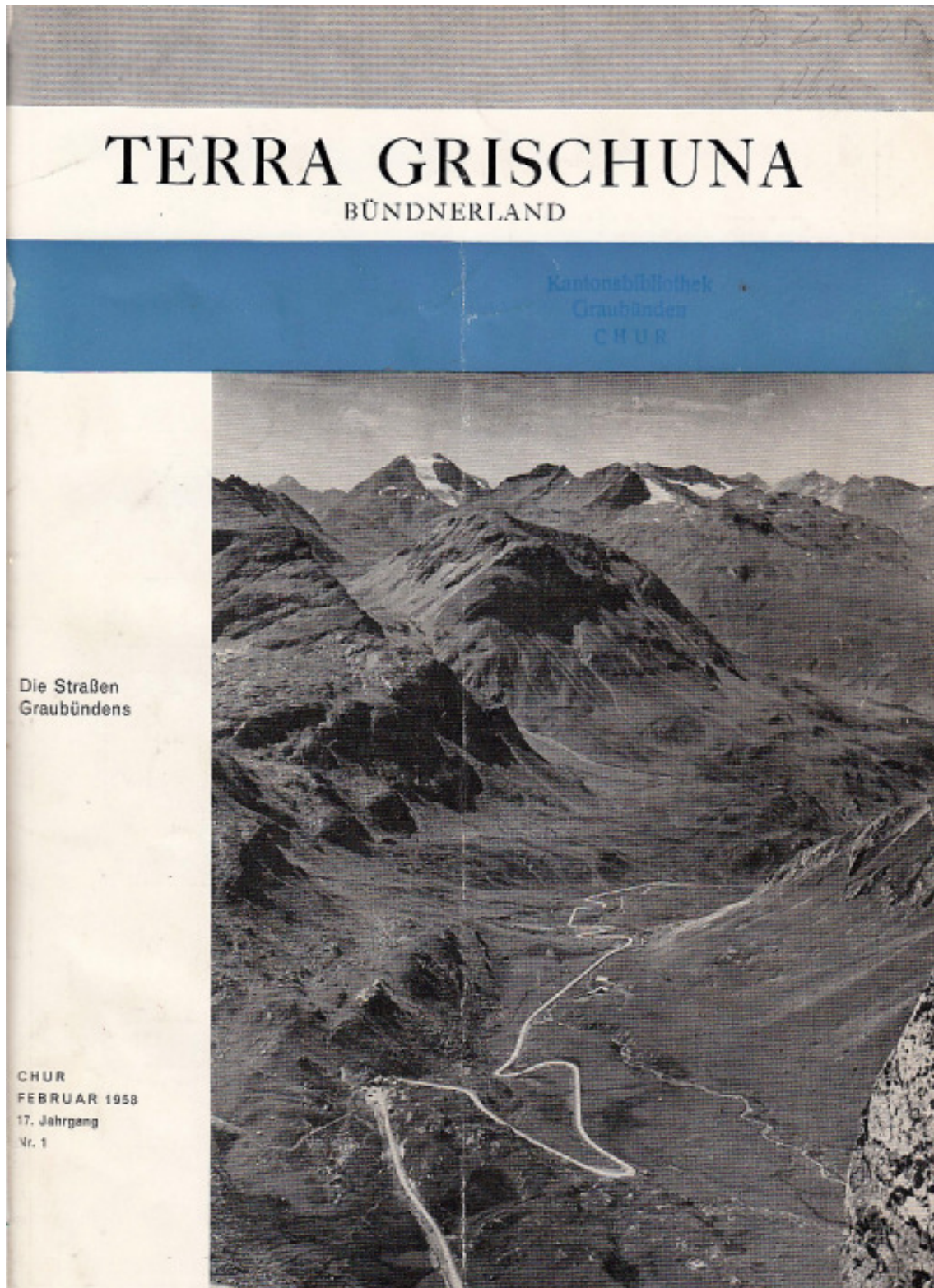
Texte zur Dorfgeschichte von Untervaz



1958

Graubünden - Transitland Europas

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>.



Graubünden - Transitland Europas

Dr. Rudolf Jenny, Staatsarchivar, Chur

Im gewaltigen Bogen der tertiären Faltengebirge Europas, von den Seealpen Liguriens bis hin zu den Dinarischen Alpen der Adria, ist Graubünden das klassische Transitland der Alpen, ein Pass-Staat der antiken und der mittelalterlichen Welt, der Kaiser, Könige und Bischöfe, eine Brücke der Kultur, welche den weitgespannten, geschichtlich und wirtschaftspolitisch intensiven Raum des Mittelmeergebietes mit dem Norden verband. In der hinreissenden Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, war das Passland Graubünden der eigentliche Träger des Transits, welcher nach Schulte bis ins Hochmittelalter hinein über die beiden Flügelpässe Septimer und Grosser St. Bernhard seinen Weg fand, denn die Eröffnung des Gotthards ist nach diesem Autor erst zwischen 1218 und 1225 anzunehmen.

Die Bündnerpässe liegen in der Bindezone zwischen West- und Ostalpen, benützen die Quer- und Längstalfluchten als natürliche Leitlinien des Verkehrs und werden auf breitausladender Rampe von der Flusspforte des Rheins durch die Täler Nord- und Mittelbündens in steter, müheloser Entwicklung zur Kulmination geführt.

Wie kaum in einem andern Teile der europäischen Alpen reichen besiedelte Täler bis nahe an die Kulminationen der Pässe, liegen bis fast hinauf zur Höhe der Waldgrenze den Passstrassen entlang Dörfer, die Schutz und Unterkunft bieten, Wie die Spatenforschung nachgewiesen hat, folgte bereits die urgeschichtliche Besiedlung Alträtiens bis hinein in die innersten Täler des Berglandes den natürlichen Leitlinien des Verkehrs, was ausser zahlreichen Streufunden eindringlich durch den bronzezeitlichen Quellfund von St. Moritz dokumentiert wird. Die urgeschichtlichen Ausgrabungen der letzten Jahrzehnte zeigten, dass vor 3000 und 4000 Jahren Menschen in den bündnerischen Tälern wohnten, ihr Vieh hüteten, ihre Äcker bestellten und verschiedene der berühmten Passwege schon damals begangen wurden.

Es ist daher kein Zufall, wenn sich die römische Expansionspolitik der bündnerischen Pässe bediente, denn die passstaatliche Natur des Berglandes entging der rationalistisch und klardenkenden Art der Römer keineswegs.

Weg und Steg bildeten auch zur Zeit des alten Roms den Pulsschlag von Handel und Wandel, Wirtschaft und Wohlstand, weshalb das System der rätischen Pässe und Transitwege durch seine militärische und kommerzielle Verknüpfung der nordeuropäischen Räume des Rheins und der Donau mit dem Mittelmeer und mit dem vordern Orient gleichsam das Rückgrat des römischen Welthandels und der römischen Weltherrschaft darstellte. Es ist daher begreiflich, wenn sich die römischen Geschichtsschreiber und Politiker, die römischen Feldherren und Militärs, aber auch der geschäftskundige römische Kaufmann um die rätischen Transitwege interessierte, die in der Peutingerschen Tafel eingezeichnet und im Itinerarium Antonini erwähnt waren.

Nach den überlieferten römischen Okkupationsmethoden wurden längst zuvor begangene Passwege für die gesteigerten militärischen und wirtschaftlichen Bedürfnisse ausgebaut und das Stützpunktsystem an bereits vorhandene Siedlungen geknüpft. Chur ist daher nicht irrtümlich, wie auf Grund des Ortsnamens vermutet wurde, eine römische Erstgründung, sondern eine vorrömische Niederlassung, was nach der neueren Sprachforschung die keltische Herkunft des Ortsnamens bekräftigt. Die beherrschende Lage der Stadt, unweit der nördlichen Flusspforte des Rheins, erschliesst sämtliche bündnerischen Pässe nach Süden und machte die Ortschaft zum wirtschaftlichen und militärischen Hauptstützpunkt des Landes. Chur ist seit der Antike jene durch die Natur prädestinierte Stelle höchster kulturgeographischer Aktivität und damit der führende kirchliche, politische und administrative Schwerpunkt des Passstaates, ein Wachtposten der Transitwege und ein Umschlagsplatz des Handels und Verkehrs.

Obwohl nach dem Untergang des weströmischen Reiches die Pass- und Transitwege durch das rätische Bergland in Verfall gerieten, wussten sich die mittelalterlichen Kaiser, Könige und Bischöfe dieser natürlichen Kommunikation zwischen dem Süden und dem Norden mit Vorteil zu bedienen. Mit den römischen Strassen zerfielen zunächst auch die römischen Einrichtungen, die Stationen und Unterkunftsbauten, weil die kleinen Territorialherren und die Bewohner längs der Strassenzüge weder die finanziellen Mittel noch ein genügendes Verständnis dafür besaßen, diese grosszügigen Werke römischer Strassenbaukunst zu unterhalten. Durch den Untergang Westroms änderten sich aber auch die wirtschaftlichen Bedingungen, indem an Stelle der römischen Weltwirtschaft und ihres Austausches der Güter des Orients mit dem Norden Europas eine engbemessene Naturalwirtschaft trat, die auf geringe Bedürfnisse ausgerichtet war. Die verkehrspolitische Bedeutung der Strasse und ihr volkswirtschaftlicher Wert als Kommunikationsverbindung zwischen Produktions- und Verbrauchsgebiet ging damit verloren und wurde zunächst durch rein politische und militärische Überlegungen der mittelalterlichen Herrscher überschattet, weshalb eine Sorge und Pflege der Verkehrswege, die auch dem Gegner dienen konnten, vorerst kaum wahrzunehmen ist.

Nachdem in der Karolinger Zeit Handel und Verkehr auf den rätischen Transitstrassen erneut zur Blüte gelangten, in Bregenz, St. Gallen und Zürich die Handelsgüter gesammelt wurden und zumeist über Chur nach Italien wanderten, erhielt Chur mehr und mehr die Bedeutung einer Verkehrsstadt, mit entsprechenden Privilegien und einer bischöflichen Gewerbeorganisation. Durch die an den rätischen Pässen interessierten Frankenkönige, besonders aber durch die ottonische Passpolitik, wurde das Bistum Chur stark genug, um die gewaltige Passtradition, welche die mittelalterlichen Kaiser und Könige aus der Hand der Römer übernommen hatten, kraftvoll zu fördern.



Säumer überqueren einen Alpenpass im Winter.

Cliché off. Verkehrsbureau, Chur

Trotz der einsetzenden Ritterherrlichkeit und der erstaunlich grossen Zahl von Burgen, wusste der Churer Bischof seine territoriale Macht so abzurunden, dass um die Mitte des 14. Jahrhunderts mit Ausnahme des Lukmaniers, sämtliche Pässe Graubündens, einschliesslich der Churer Passpforte, unter seiner Herrschaft standen.

Wenn Bischof Peter von Chur (1358) Kaiser Karl IV., dessen Kanzler er war, zu dem Befehl an alle Reichsstädte bewegen konnte, keine andere Strasse als die bischöfliche über den Septimer zu befahren, so vermochte er sich dabei auf alte, gute Rechte zu beziehen. Nach dem grossen Stadtbrand von 1464 wusste sich auch die Stadt Chur durch Kaiser Friedrich III. grossherzige Privilegien zu sichern, wobei der Kaiser durch seine berühmten drei Diplome vom 28. Juli 1464 der Stadt das Zunftrecht einräumte, welches fortan das verfassungsrechtliche Fundament der Churer Stadtverwaltung bildete, erweiterte Wahlrechte zugestand und eine nachträgliche kaiserliche Erlaubnis erteilte zu dem bereits im Jahre 1422 gebauten Kaufhaus. Wie durch Süddeutschland erfuhr der Passtransit aber auch durch zahlreiche italienische Städte, die eine kühne Handelsschiffahrt mit Afrika, den Mittelmeerländern, mit Ägypten, Kleinasien und sogar mit Indien pflegten, eine intensive Steigerung, weshalb ein Einkünfterodel der Churer Kirche aus dem 13. Jahrhundert eine Menge südlicher Produkte nennt: Weihrauch, Wachs, Gewürze, Öl, Arzneimittel, Pfeffer, feine Gewebe, Seide, gefärbte Stoffe und ähnliche südliche Handelsgüter.

Verankert in der passstaatlichen Natur des Berglandes erscheint es daher folgerichtig, wenn sich der Freistaat der Drei Bünde an der Schwelle der Neuzeit nach verkehrspolitischen Gesetzen entwickelte. Weit bestimmender als die Gebirge und Flüsse wirkten die grossen Passstrassen auf die Entstehung und Abgrenzung der drei Einzelbünde. Im Kräftedreieck Disentis-Räzüns-Misox, das durch den Lukmanier, vor allem aber durch die durchgängige, klare Verkehrsachse des Bernhardins als territoriale Einheit zusammengefasst wird, entstand der Obere oder Graue Bund. Die verkehrspolitische Drehscheibe des Grauen Bundes, welche den grandiosen passstaatlichen Charakter der Landschaft des Vorderrheingebietes und der Hinterrheintäler offenbart, bildet Rhäzüns, das den Weg über den Splügen, Bernhardin, Lukmanier, Oberalp und einige kleinere Seitenpässe des Oberlands freigibt und nach Norden ausser der Passpforte des Rheins auch den Umgehungsweg über den Kunkels erfasst.

Es ist daher keineswegs erstaunlich, wenn im Grauen Bund die Bundesgründung unter der Führung des Abtes Johannes von Disentis als Herr dieses Passstaates erfolgte, mit dem Zweck, die Rechtssicherheit, den Frieden und den gesicherten Warenverkehr auf den Transitwegen zu festigen und zu garantieren.

Dieselbe gestaltende Kraft der Transit- und Passwege offenbart sich im bischöflichen Feudalstaat, dessen Territorien längs des Septimers und des Ofenbergs, des Juliers, durch die grossen alpinen Quertalverbindungen dieser Pässe und durch die Längstalfuchten des Engadins und Bergells zum Gotteshausbund vereinigt wurden.

Weniger offensichtlich ist dieser Sachverhalt im Bereich des Zehngerichtenbundes nachzuweisen, obwohl auch in diesem Bunde etwa die Bedeutung der Herrschaft Maienfeld zur Beherrschung der Strasse über die Steig von derart grundlegender Natur für den Gesamtstaat der Drei Bünde sein musste, dass Maienfeld aus den für das Transitland entscheidenden passpolitischen Erwägungen heraus unmittelbar nach dem Sieg an der Calven von 1499 und dem Basler Frieden erworben wurde.



Alte Post durch die Viamala

Cliché off. Verkehrsbureau Chur

Die Geschichte Graubündens ist die Geschichte von Weg und Steg, ist die Geschichte seiner Pass- und Transitstrassen, was auch die Jahrhunderte nach der Entstehung des Freistaates der Drei Bünde bekunden. In Verbindung mit dem Handel der Venezianer auf den syrischen Märkten, der stets zunehmenden Ausfuhr italienischer Rohseide aus der Lombardei und aus Oberitalien, welches bis tief ins 19. Jahrhundert hinein der wichtigste Seidenproduzent Europas blieb, sowie dem Aufblühen der süd- und südwestdeutschen Handelsstädte im 16. und 17. Jahrhundert, erreichte der bündnerische Transit eine hohe Blüte, besonders, weil auch die Religionskriege die wirtschaftliche Entwicklung in der Eidgenossenschaft nicht beeinträchtigten. Der Zürcher Leinen-, Barchent-, Zwilch- und Tuchhandel mit Italien erzielte rasche Fortschritte, und die Produkte dieser jenseits und diesseits der Alpen tätigen geschäftlichen Unternehmungen fanden wie im frühen und hohen Mittelalter ihren Weg vielfach durch Graubünden.

Der Kulturhistoriker Sprecher bemerkt hinsichtlich der Konkurrenz der Bündner Pässe mit dem Brenner und dem Gotthard, dass «selbst für die von Nürnberg über Ulm nach Italien gehenden Güter die Bündner Route ihrer Wohlfeilheit und ihrer etwas grösseren Kürze wegen die vorteilhaftere» war und ungeachtet des Gotthards der «grössere Teil von Mittel- und Norddeutschland, Holland, Belgien und Skandinavien» die bündnerischen Transitwege bevorzugte, denn der Gotthard war noch bis ins 19. Jahrhundert hinein nur mit Saumrossen zu befahren und stand, trotz der Viamala und dem Cardinell, durch seine schroffen und vielen Steigungen, seine scharfen Luft- und zahlreichen Lawinenzüge, durch den schwierigen Schneebruch, endlich durch seine teuren Frachten infolge des Futtermangels hinter den Bündner Pässen weit zurück.

Daher kam es auch, dass bis in das 17. Jahrhundert hinein die grössere Masse des Warenverkehrs aus den genannten Ländern den bündnerischen Bergübergängen, vorab dem Splügen und dem Septimer sich zuwandten. So stark war derselbe noch am Ende des 17. Jahrhunderts, dass, nach Burnet, in Splügen oft 300 bis 400 Saumpferde übernachteten und dass wegen Mangel an Zug- und Lasttieren auch die Porten der Oberen Strasse (Julier-Septimer) nicht alle Stücke zu befördern vermochten.

Ähnliche Feststellungen machte lange vor dem Kulturhistoriker Sprecher bereits Joh. Friedrich Tscharner, der durch einlässliche statistische Erhebungen den Nachweis dafür erbrachte, dass die bündnerischen Transit- und Handelswege hinsichtlich der Sicherheit, Billigkeit und Schnelligkeit der Warenbeförderung den andern Pässen überlegen sind -

Feststellungen, die durch neuere wissenschaftliche Forschungen bekräftigt wurden, was die verkehrsgeographische Abhandlung Bernhards über Chur oder Vollenweiders Würdigung der alten Handelsstrasse zwischen Chur und Zürich aufzeigen.

Angesichts dieser Tatsachen und der ständig sich ausweitenden Handelsbeziehungen von Zürich, St. Gallen und Glarus mit den oberitalienischen Kultur- und Wirtschaftsgebieten sowie Graubündens Neutralität im spanischen Erbfolgekrieg (1701-1714) entfaltete sich über die, Transitstrassen des Freistaates der Drei Bünde im 17. und 18. Jahrhundert ein reger Durchgangsverkehr, der dem Gewerbe, den Schmieden und Wagnern, den Fuhrleuten und Säumern, den Speditions-, Kauf- und Lagerhäusern, den Wirten und Gasthöfen Verdienst brachte und den Zollpächtern entsprechende Einnahmen. Mit dem ungewöhnlichen wirtschaftlichen Aufschwung, den Pass und Transit dem ganzen Lande schenkten, verband sich eine seltene Bautätigkeit. eine Erscheinung, die kunsthistorisch erstmals zur Zeit der Spätgotik feststellbar ist, mit besonderer Kraft jedoch im bündnerischen Barock Gestalt gefunden hat.

Eine frühe barocke Bauwelle setzt um 1675 ein und führt in gleichmässiger Entwicklung bis hin zu den Prachtsbauten aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den Ausbau des bischöflichen Schlosses unter Bischof Joseph Benedikt von Rost, mit der imponierenden Neugestaltung des Treppenhauses und der Westfront, an die Prachtsbauten der Salis in Soglio, in der Herrschaft und in Chur, wo Envoyé Peter v. Salis längs des Mühlbaches an der heutigen Poststrasse ein Bürgerhaus von ausgesuchter Schönheit, äusserer und innerer Ruhe, das Alte Gebäu, jetzt Gerichtsgebäude, erbaute, während Oberst Andreas v. Salis-Soglio, gleichsam als Gegengewicht mit Bauvertrag vom April 1751 durch den Brückenbauer und Baumeister Johannes Grubenmann das Neue Gebäu, heute Regierungsgebäude, erstellen liess. Ausser diesen Herrschaftshäusern wurden zahlreiche weitere in fast allen Talschaften Graubündens erbaut, so die Casa Gronda in Ilanz als bauliches Herzstück der Stadt, die herrlichen Häuser der Buol, die Schlösser in Zizers und Fürstenau, verschiedene Bauten der Sprecher und Planta, diejenigen des Churer Bürgermeisters Schwartz, dessen Villa auf dem Sand durch ihre Freundlichkeit und Grosszügigkeit des italienischen Landhauses nach Nicolin

Sererhard den fremden Ambassadoren als Wohnung diente, das Schlösslein Flims, der gewaltige Donatzsche Kubus in Sils, die Häuser der Demont in Villa, um nur eine Auswahl zu treffen. Aus derselben Zeit stammen die herrlichen Barockkirchen des Oberlandes, Mittelbündens und des Oberhalbsteins, aber auch die barocke Durchformung der Klosterkirche von Disentis setzt bereits 1685 unter Abt Adalbert II. ein. Graubündens Ruhm als klassisches Land des Barocks, wie er im Lande geschaffen, wie er aber auch durch die Misoxer Baumeister und Stukkatoren nach Süddeutschland getragen wurde, ist ein Spiegel der damaligen Blüte des rätischen Transitlandes, denn diese gewaltigen Baudenkmäler kennzeichnen in eindrucklicher und nachhaltiger Weise die volkswirtschaftliche Bedeutung des Passverkehrs und des Wohlstandes, den der Transit dem Land schenkte. Genährt durch den aufstrebenden Transit zwischen Süddeutschland, den Rheinlanden und Italien entwickelten sich nicht nur die Transportgeschäfte und Handelsunternehmungen der Salis und Planta, der Tscharner und Bavier, auch Thomas Massner wusste innerhalb der Passgeschichte Graubündens sich eine massgebende Stellung zu erringen und gelangte durch Zoll und Transit zu ungewöhnlichem Reichtum. Das ereignisreiche und tragische Schicksal dieses Mannes, der zu Ansehen und politischer Würde aufstieg, spiegelt mit dramatischer Spannung einen Wesenszug bündnerischer Passpolitik. Das stattliche Geschäfts- und Speditionshaus Massners vereinigte zwei stattliche Bürgerhäuser unter einem Dache und bildet zugleich ein Symbol für den rasch wachsenden Reichtum, welcher der Transit dem tüchtigen Kauf- und Handelsmann erschloss.

Aber nicht nur in Chur und Chiavenna, auch längs den Transitstrassen herrschten günstige Vermögensverhältnisse, was die obrigkeitlichen Schatzungen des liegenden Vermögens, Estimo oder Schnitz genannt, bekunden. Nach Sprechers Kulturgeschichte der Drei Bünde sind für die Heinzenberger Gemeinden auf Grund des handschriftlich überlieferten Estimos Privatvermögen aus dem Jahre 1747 nachgewiesen, die ein Mehrfaches der

heutigen durchschnittlichen Vermögenswerte betragen, eine Erscheinung, welche sich auch fast ausnahmslos in den Ortschaften längs der Passrouten feststellen lässt. Hier galt, wie in vielen Tälern Graubündens im 18.

Jahrhundert bei Vermögensschätzungen im Volke die Regel, dass ein Landmann je soviel tausend Gulden besitze, als er Wiesland habe, um eine Kuh den Winter hindurch vom eigenen Heuvorrat zu ernähren, wobei allerdings die Häuser, Ställe und die Viehware, aber nicht die Kapitalien in der Rechnung inbegriffen sind. Wie der Kulturhistoriker Sprecher in seinen hochinteressanten Ausführungen über die bündnerischen Vermögensverhältnisse im 18.

Jahrhundert hervorhebt, gab es sehr viele Bauern, die 6-8 Kühe und «nicht wenige, welche selbst 15-20 Kühe winternten», abgesehen von einzelnen grossen Viehbesitzern, wie die Buol an der Obern oder Julierstrasse in Parpan, welche in ihren Ställen 40-60 Stück Grossvieh zählten.

Angesichts dieser Sachlage, die hinsichtlich der Vermögensverhältnisse der bündnerischen Bevölkerung im 18. Jahrhundert auch bau- und kunstgeschichtlich glänzend dokumentiert werden, ist es nicht erstaunlich, wenn in allen Tälern reiche und sehr reiche Bauern lebten und vielfach schon im 17. Jahrhundert und vorher ein allgemeiner, ansehnlicher Wohlstand herrschte. Nach Sprecher werden nicht wenige Familien mit Vermögen von 30'000-60'000 Gulden genannt, was nach heutigem Geldeswert etwa dem zehnfachen Betrag in Schweizerfranken entspricht, weshalb es durchaus begreiflich ist, wenn schlichte Landleute in der Heuernte 10-20 fremde Mäher wochenlang beschäftigten. Derartige Feststellungen erhärtet die Kulturgeschichte der Drei Bünde im Zusammenhang mit dem Transitverkehr, denn seit jeher war Bündens Wohlstand der Transit, der manches Schloss, manches stattliche Bürgerhaus, viele herrliche Kirchen und mächtige Gasthöfe und Stallungen aufrichten half.

Mit dem aufstrebenden Transit entwickelten sich längs der Obern und der Untern Strasse die Porten oder Transportverbände, die genossenschaftlich

organisiert waren und sich vom Dreibündestaat ihre Portenrechte anerkennen liessen, mit der Verpflichtung für den Unterhalt von Weg und Steg besorgt zu sein, wofür sie ihrerseits die Brücken- und Weggelder einkassierten. Im Viamalabrief von 1473 wurden die Rechte der Porten urkundlich niedergelegt, was diesem Dokument passgeschichtlich seine einzigartige Bedeutung verleiht. Nach der Erschliessung der Viamala, deren äusserst interessante Geschichte nicht näher berührt werden kann, dem Ausbau der Septimerstrasse durch Castelmur und den beiden kühnen Brücken, die der Davoser Brückenbauer Christian Wildener über die Untiefen der Viamala in den Jahren 1738 und 1739 geschlagen hat, blieb die Entwicklung des bündnerischen Strassenwesens im 18. und 19. Jahrhundert nur noch eine Frage der Zeit, wobei allerdings deutlich wird, dass die ganze Kraft des Strassenbaues primär auf die Transitstrassen eingeschränkt wurde.



Julierpasshöhe. Der alte Weg mit den Römersäulen

Cliché off. Verkehrsbureau, Chur

Es ist begreiflich, dass der Bericht des Strasseninspektors Podestà Salis-Marschlins, welcher 1759 dem Bundestag vorgelegt wurde, sich wesentlich über den Zustand der wichtigsten Pass- und Kommerzialstrassen äussert.

Nach dem durchgreifenden Bau der Reichsstrasse von der Luziensteig bis Chur, welche auf mannigfache Klagen der Zürcher, St. Galler, Augsburger und Mailänder Kaufleute sowie der bündnerischen Spediteure zwischen 1782 und 1785 mit einem Kostenaufwand von 111'896 Gulden Bündner Währung vollendet und in vortrefflicher Weise fahrbar gemacht wurde, folgte in den Jahren 1818 bis 1823 durch den Bauunternehmer Giulio Poccobelli von Melide und den Bündner Ingenieur Richard La Nicca von Sarn der Ausbau der Kommerzialstrassen über den Bernardin und den Splügen, zwei Pass- und Transitstrassen, die so mustergültig ausgebaut wurden, dass sie den spätern Automobilverkehr vielfach ohne grundlegende Änderungen bewältigen konnten. Nachdem die Hinterrheintäler und das Misox ihre internationale Handelsstrasse erhalten hatten, wurde etappenweise auch der Ausbau einer Kunststrasse über den Julia und Maloja angestrebt, wobei es gelang, diesen im Jahre 1818 beschlossenen Strassenbau bis 1840 von Chur bis an die südliche Landesgrenze zu vollenden. Durch den Ausbau der grossen Transitstrassen über die Bündnerpässe, nahm der intern. Handelsverkehr durch Graubünden einen unglaublichen Aufstieg. Aus der grossen Tradition als europäisches Pass- und Transitland ist es verständlich, dass das Bergvolk keine Mittel scheute, ein vorbildliches Strassennetz unter den schwierigsten topographischen und klimatologischen Verhältnissen auszubauen, eine Leistung, die nach dem Kulturhistoriker Sprecher ohne Beispiel im gesamten Alpenlande und in Europa ist. Im Hinblick auf diese Gewaltanstrengung, die ein kleines Bergvolk ohne fremde Hilfe in wenigen Jahrzehnten vollbrachte, erscheint es nicht ohne Tragik, dass unmittelbar nach der Vollendung der bündnerischen Kunst- und Kommerzialstrassen und der höchsten Blüte des internationalen Durchgangsverkehrs der Zusammenbruch erfolgte, weil der klassische Passstaat in der alpinen Eisenbahnpolitik der Eidgenossenschaft unterlag.