

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens
Herausgeber: [s.n.]
Band: 8 (1966)

Artikel: Die erste bündnerische Kantonsstrasse
Autor: Meng, Johann Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Zucker dagegen verhiess eine gute Partie und das Wasser: das Verbleiben im ledigen Stande.

Um den Reiz anderer, jetzt fast eingeschlafener Bräuche zu verstehen, muß man sich in die vorelektrische Zeit oder auch in die vergangenen Jahre der Verdunkelung zurückversetzen. Da ging die erwachsene Jugend am Silvester gegen Mitternacht in die Kirche, so war es in dem originellen, altertümlichen Ardez Sitte, und während die Burschen in den Turm hinübertraten, um zu läuten, verweilten sich die Mädchen damit, die Bibel von der Kanzel auf den runden Taufisch im Chor zu legen und aufs Geratewohl aufzuschlagen. Beim Schein einer Kerzenflamme wurde nachgesehen, welcher große Buchstabe links oben ein neues Kapitel anzeigte. Dies war die Initiale des Namens, dessen Träger das nachschauende Mädchen um das Jawort bitten würde. «Meistens ist es so gekommen», versicherte eine, die aus Erfahrung sprach. Ernsthaftere Naturen stellen indes in Abrede, daß die Bibel bei jener Gelegenheit solch profanen Zwecken dienstbar gemacht worden sei. Wenn man ihnen Glauben schenken soll, so wurde die auf dem Taufisch geöffnete Bibel am andern, also am Neujahrmorgen, für die kommenden Weltereignisse zu Rate gezogen. Man las das erste aufgeschlagene Kapitel nach, dessen Inhalt eine Deutung auf die Geschehnisse des neuen Jahres zuließ. Auf diese Weise soll sich Anno 1939 der zweite Weltkrieg angekündigt haben.

Der Abend voller Geheimnisse, da sich der spannenden Sehnsucht das Kommende offenbart, blieb im Unterengadin jedoch die *Babania*. Da tastet sich das liebeverlangende Haustöchterlein verstohlenerweise in den dunkeln Stall zum Schafpferch hin, um in der Schar der ängstlich in eine Ecke fliehenden Tiere nach einem zu greifen und es an der Wolle zu packen. Blinkt dann das Talglücht oder ein Streichholz auf, so wird geforscht, ob «man» ein Mutterschaf oder einen Widder gefaßt hat. Der «botsch», natürlich, will der Glücklichen anzeigen, daß sie im Laufe des Jahres einen Mann beim Wickel zu fassen kriegt.

Da im Winter gewöhnlich nur *ein* Widder gehalten wird, ist es gar nicht so leicht, diesen beim Pelz zu erwischen.

Mehr Fährlichkeiten waren die neugierigen Heiratskandidatinnen ausgesetzt, wenn sie die Orakel im Freien auf den verschneiten Dorfstraßen versuchten. Dort konnte man Bekannte antreffen, die unschwer errieten, was man im Schilde führte. Darum trugen die klugen Jungfrauen zur Tarnung ihres Vorhabens etwa einen Korb am Arm oder die Schürzen aufgehoben, als ob sie darin die beliebten Neujahrsgebäcke ins Nachbarhaus brächten. Gewöhnlich begaben sich zwei, drei Freundinnen miteinander beim Abendläuten hinaus auf einen Platz, wo sich die Straßen kreuzten. Doch durfte dabei kein Wort laut werden und auch kein Gruß an etwa Vorübergehende, die den Mädchen vielleicht lachend auf die Füße schauten. Denn zu diesem Orakel trugen sie Pantoffeln statt der Schuhe. Auf dem gewählten Platz angelangt, schleuderten die Jüngferchen sodann den rechten Pantoffel rückwärts über den Kopf und nahmen in acht, wohin die Spitze des geworfenen Pantoffels zeigte. In dieser Richtung ging es nämlich zum Hause des Zukünftigen.

Wieder andere taten sich zusammen, um beim Klang der Abendglocken einen Gang durchs Dorf zu machen, auch sie unter dem Zwang strengen Redeverbotes. Der erste Mann, den sie antrafen, war verheißungsvoll. Der

Anfangsbuchstabe seines (Vor-)Namens war auch derjenige des erhofften marüs nach vereinbarter Reihenfolge der Orakelgängerinnen. Es heißt auch, die Jünglinge hätten denselben Brauch geübt, bei dem sie auf die Namen der ihnen begegnenden Dorfgenossinnen erpicht waren. Einmal machten zwei Freundinnen ab, sie wollten «ir ad inscuntrar». Aber sie trafen keinen Menschen. Nur eine Katze lief ihnen über den Weg, ün giat. Aber auch diesmal bewährte sich das Orakel. Beide Mädchen bekamen einen Bräutigam mit einem Vornamen, der mit G begann, die eine einen Giovanni, die andere einen Giachen.

Mehr Herzklopfen verursachte der weiblichen Jugend von Ardez jedenfalls das Pantoffelorakel vor der Kirche. Dort stellten sich, sowie es am Babania-Abend zu läuten anfang, die Mädchen auf, hoben den rechten Fuß und warfen den Pantoffel rückwärts gegen die Friedhoftüre. Dann wurde nachgeschaut, ängstlich, denn man nahm das «büttar la pantoffla» bitterernst. Wies nun die Spitze des Schuhwerks nach der Kirche, so konnte die Besitzerin darauf zählen, daß sie in diesem Jahr zur Trauung geführt werde. Wenn aber der Pantoffel nach dem Friedhof schaute, dann wußte die bedauernswerte Jungfrau, daß sie bald im Sarg, den die roten Totenbüschel der Ledigen schmückten, zur letzten Ruhestätte getragen werde. Denn Glück und Unglück künden die Sterne der Dreikönigsnacht.

Die erste bündnerische Kantonsstraße

Von Johann Ulrich Meng

Aus zahlreichen Reisebeschreibungen des 16. und 17. Jahrhunderts geht hervor, daß es damals mit den Landstraßen im allgemeinen schlecht bestellt war. In einem einschlägigen Bericht aus dem Jahr 1632 lesen wir, daß die Straßen zwischen bedeutenden Städten sogar nicht selten unlustig, rauh, verlottert und oft kaum befahrbar waren, daß 20 Pferde den Post-

karren kaum durch den Dreck vorwärts brachten.

Auch in unserer engeren Heimat sah es nicht besser aus. J. Lenggenhager schreibt in seinem Buche über die Entwicklung der Poststraßen in Graubünden: «Auf der sogenannten Reichsstraße aus dem Fürstentum Liechtenstein-Luziensteig-Chur gab es wiederholt Zeiten, da Bundestag und

Häupter bald die Porten Maienfeld-Zizers, bald den Fürstbischof von Chur als Landesherrn, aber auch die Talgemeinden zu besserer Instandhaltung der Landstraße ermahnen mußten, unter Strafandrohung, im Unterlassungsfalle Art. 17 der Landesreform von 1684 in Anwendung zu bringen, darin es heißt: «Und all dieweilen auch sonderliche Klägten einkommen, was massen an Orten unserer Landen die Straßen und Brucken gar schlecht erhalten werden, also, daß niemand ohne große Gefahren durchpassieren könne, welches der durchreisenden Leuten große Ungelegenheiten und höchste Gefahren verursacht, dessetwegen haben wir unumgänglich seyn erachtet, ein allgemein Gesetz zu machen, und darauf zu halten fest beschlossen, daß jede Ehrsame Gmeind ihre Straßen und Brucken in rechter Ordnung erhalte, so oft es die Notdurfft erfordern wird, solche zu verbessern zu lassen, allwegen unverzüglich solches zu thun, damit niemand durch saumselige Gmeind, nit nur allein den Schaden zu ersetzen schuldig und pflichtig seyn, sondern auch noch mit Straff 50.— Kronen Buuß belegt werden, welches an den Jahr- und Kammergelder einbehalten werden soll.»

Dieses Druckmittel der Zurückhaltung der Gemeindeansprüche aus den Jahrgeldern fremder Fürsten und der angedrohte Ausfall an Steuererträgen aus den Untertanenländern war für die betroffenen Gemeinden eine bittere Pille.

Wenn besonders auf dem Gebiet des damaligen Hochgerichtes der IV Dörfer der Straßenunterhalt sehr zu wünschen übrig ließ, so war dieser Mangel vor allem dem Umstande zuzuschreiben, daß alle drei Beteiligten — das waren die Porten, die Gemeinden und das Bistum — bestimmte Verpflichtungen gemeinsam zu erfüllen hatten. Der Kurie wurde vorgehalten, da sie den Zoll an der Oberrn Zollbruck und Weggelder bei der Kleinen Rufe einkassiere, falle ihr vor allem die Verpflichtung des laufenden Straßenunterhaltes zu. So stritt man sich jahrelang gegen die Pflichten und ließ die Straße vollends verlottern, so

daß die Fuhrleute notgedrungen auf weite Strecken statt auf dem Straßenkörper durch die anstoßenden Wiesen fahren mußten, wozu sie übrigens vom Bundestag förmlich ermächtigt wurden.

Diese unbeschreiblichen Zustände mußten sich allmählich verheerend auswirken, denn der Verkehr selbst verzögerte sich, die Transportgüter nahmen zufolge des schlechten Straßenzustandes erheblichen Schaden. Die sich hieraus ergebenden Risiken veranlaßten die Kaufmannschaft und die Speditionshäuser, die Waren von Rheineck statt über Luziensteig und die Bündnerpässe über den Arlberg ins Tirol und weiter über den Brenner nach Italien zu leiten. Diese Verkehrsleitung wirkte sich bald genug auf die Porten als Transporteure, die Susten, Lagerhäuser, Schenken, Gaststätten, aber auch bei Gewerbe, das mit der Transportgilde verbunden war, in untragbarer Weise aus.

Massive Drohungen der betroffenen Kaufleute und Speditionsfirmen an die Adresse bündnerischer Instanzen weckten endlich die Erkenntnis, daß es so nicht weiter gehe und daß es höchste Zeit sei, durch staatliche Verkehrsverbesserungen der gewaltsamen Umfahrung zu steuern und die eigenen Paßwege ihrer Bestimmung zurückzuführen.

Durch das kraftvolle Eintreten weit-sichtiger, fortschrittlicher Männer wurde im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts dem Bundestag ein fertiges Projekt für den Bau einer Kommerzialstraße von der Liechtensteiner Grenze bei St. Katharinabrunnen über die Steig bis Chur als Staatsstraße vorgelegt. Dieser erste Versuch für den Bau einer Kantonsstraße stieß indessen auf gewaltige Opposition, besonders bei den Gerichtsgemeinden der oberrn Talschaften. Die meisten derselben glaubten sich durch den projektierten Bau einer Staatsstraße gegenüber den Rheintalergemeinden und der Stadt Chur arg verkürzt. Dieser engherzigen und engstirnigen Einstellung hängt man zwar ein patriotisches Mäntelchen um, indem man geltend machte, eine gut ausgebaute Landstraße im Grenzgebiet sei in kriegerischen Zei-

ten dazu angetan, feindlichen Mächten den Einbruch ins rätsche Alpenland nicht bloß zu erleichtern, sondern geradezu zu einem solchen zu verlocken.

Trotz derartiger Einstellung gewisser Landesteile trat die Mehrzahl der Gerichtsgemeinden in einer Urabstimmung für den Bau des ersten Teilstückes einer «Nationalstraße» durch das Rheintal ein, nachdem auch der Bundestag sich eindeutig dafür entschieden hatte.

Der Bau wurde 1782 bei Maienfeld begonnen. Man wählte dabei eine Linienführung unten durch die Ebene, interessanterweise auf oder längs des Trasses, das nach Anhorn schon im 16. Jahrhundert trotz der Gefährdung durch den Rhein benutzt wurde, «denn die lantstrab ist dazumal unden durch die gütter und Statt dem Schloß (Brandis gemeint) zuzugang.»

Der eindeutige Entscheid, den die Urabstimmung für den Straßenbau erbracht hatte, wurde von einzelnen Gerichtsgemeinden in undemokratischer Weise mißachtet und angefochten. Während der Bauausführung wurde unverdrossen der Versuch unternommen, die Weiterführung zu torpedieren. Der Mai-Kongreß 1782 sah sich daher veranlaßt, ein «Ausschreiben» an sämtliche Gemeinden zu erlassen. Diese Botschaft ist zu charakteristisch, um sie nicht wenigstens zum Teil hier wiederzugeben. Es heißt darin: «Zu unserer nicht geringen Verwunderung aber müssen wir vernehmen, daß mehrere Partikularen unseres Standes, ja sogar etlich ganze Ehrs. Gemeinden ein öffentliches Mißvergnügen über diese Straßenverbesserung bezeugen, und solche eingestellt zu sehen wünschen.» In langatmigen Auführungen werden dann die Vorteile und Vorzüge der neuen Straße beleuchtet, um wie folgt zu schließen: «Wir hoffen demnach, daß diese einleuchtenden Betrachtungen alles Mißvergnügen aus den Gemüthern aller unserer G.L.B.G. verbanen werden. In dessen wird, wie wir hoffen, ein ziemliches Stück Weges durch die Maienfelder Au bis auf nächst bevorstehenden löbl. Bundstag in erwünschten Stand gestellt werden.

Dieses Stück wird sodann Euch zu einer richtigen Probe dienen, ob der übrige Teil der Maienfelderstraße, besonders über die Steig, auf gleiche Art oder anders einzurichten seye.»

Als dann diese Probestrecke in der Maienfelder Au als Lehrblätz zur allgemeinen Zufriedenheit ausgefallen war, beschlossen Bundstag und Gemeinden, was schon beschlossen war, die Weiterführung der übrigen Bau-lose über die Steig und von der Landquart nach Chur in Angriff zu nehmen. Im Januar 1785 wurde der Bau auf seiner ganzen Länge von 29 km vollendet. Diese dreieinhalbjährige Bauzeit erscheint uns heute, in einer Zeit, da alle möglichen Baumaschinen und Gerätschaften den Handwerkern zur Verfügung stehen, auffallend kurz zu sein. Die neue Straßenanlage bedingte allerdings viel weniger Erdbewegungen und Transporte aller Art. Die Fahrbahn befand sich durchgehend auf gleichem Niveau wie das Umgelände. Sie hatte damals die stattliche Breite von 7 Metern. Über die zahlreichen Bäche, die sich in die Rheinebene ergossen, führten keine Brücken. Die Bachsohle wurde meist in einer flachen Künette über den Straßenkörper geführt. Sehr oft kam es vor, daß die schuttführenden Wildbäche den gesamten Straßenkörper ein- und auswärts knietief überdeckten, so daß Verkehrshindernisse den Durchgang oder die Durchfahrt für Stunden und Tage blockierten. Die Oberflächenbehandlung der Fahrbahn war äußerst einfach. Nach dem alljährlichen Auftauen im Frühling wurde dieselbe mit geschlagenem oder gesiebttem Schotter überdeckt. Es dauerte dann Wochen und Monate, bis die Aufschüttung sich mit dem Untergrund zu einer festen Masse verband oder durch die Wagenräder und die beschlagenen Pferdehufe zermalmt wurde. Im Sommer und bei trockenem Wetter entwickelte sich unvermeidlich grauweißer Straßenstaub, der den tra-

benden Pferdegespannen als begleitende Fahnen wirbelnd folgte.

Die neue Kantonsstraße hatte nicht bloß eine viel geschlosseneren Verkehrs-dichte zur Folge, die ausgeglichenen Steigungsverhältnisse und die nivellierte Fahrbahn ermöglichten auch rascheres Fahren. Vor allem gestattete die neue Straßenanlage, viel stärkere und schwerere Wagen zu verwenden. Solche und ähnliche Vorzüge des Straßenbaues hatten eine nie erwartete Verkehrsvermehrung zur Folge. Neubauten, die als Wirtshäuser, Stallungen, Susten dem Verkehrsstrom direkt dienten, aber auch Werkstätten der Handwerker, die mit dem Verkehr aufs engste verbunden waren, wurden errichtet. So entwickelte sich besonders in Maienfeld und Zizers ein betriebsamer Gewerbestand, der auch für spätere Zeiten zur Tradition wurde.

Aus dem unteren Rheintal waren es besonders die Fuhrleute von Rheineck und Höchst, die Strackfuhren, d. h. Eilwarensendungen von den Kopfstationen am südlichen Bodensee mit ihren Vier- und Sechsspänner-Lastwagen nach Chur hinauff beförderten. Noch erinnert sich der Schreibende der lebhaften Erzählungen seines Großvaters, der jene Zeit des großen Straßenverkehrs als Knabe erlebt hatte und der begeistert war von dem Rumpeln und Rasseln der schwer- und hochbeladenen Wagen, von dem Getue der Fahrknechte und Bremser, vom Wiehern und Stampfen der Rosse, die in langen Wagenkolonnen vor den Tavernen harnten und scharnten, die weil die Fahrknechte in den niederen Gaststuben nebenan den ätzenden Straßenstaub hinunterspülten, derbe Späße machten und manchmal wohl auch mit harter Faust Flaschen und Becher auf den Tischen zum Tanzen brachten.

Die neue Straße diente aber nicht bloß dem Wagenverkehr und dem Transport schwerer Güter. So wurden schrittfahrende Getreidefuhren aus

Bayern und Württemberg auf ihrer Fahrt sehr oft von den neuen Transportmitteln, dem gelben Postwagen oder ähnlichen rasch dahinrollenden Fahrzeugen überholt. Im Herbst nach der Alpentladung wälzten sich Vieherden den Dörfern zu, oder es waren Viehtransporte, die einheimische Händler auf wochenlangen Märschen über die Pässe nach Oberitalien auf die weitbekannten Märkte trieben. Die Nächte verbrachten die ermüdeten Tiere in den eigens mit Krippen und Futterraufen versehenen Susten. Über den Stallungen oder in der Wirtschaft nebenan waren Gaststuben mit langen breiten Tischen bereit, das mannigfaltige Fahr- und Wandervolk zu verpflegen. Über den Stallungen und Stuben waren bescheiden ausgestattete Schlafstellen eingerichtet, um verspätete Wanderer und Fuhrleute zu herbergen.

Die erste bündnerische Nationalstraße — denn als solche darf der Bau der Reichsstraße St. Katharinabrunnen-Chur mit vollem Recht bezeichnet werden — brachte im Verkehrswesen unseres Landes eine mächtige Umwälzung, die für den großzügigen Straßenbau durch die rätschen Alpen-täler und über die zahlreichen Pässe in der Folge wegleitend wurde.

Wenn der Bau dieser ersten Kantonsstraße mit einem Kostenaufwand von bloß 111 896 Gulden oder 446 500 Franken trotz der 27,9 km Länge mit eigenen staatlichen Mitteln, ohne jegliche Subvention, ausgeführt werden konnte, so war dies nur dem Umstand zuzuschreiben, daß die Landesbehörden aus den bescheidenen Zollerträgen bei einer englischen Bank ein Baukonto errichteten, das dann ausreichte, das große Werk zu finanzieren.

Das erwähnte Erstlingswerk von der Nordpforte des rätschen Landes nach Chur war die Ausgangsstellung und bildete den Auftrieb zum nachfolgenden Alpenstraßenbau, mit dem sich Graubünden an die Spitze aller Bergländer im Zentralalpengebiet stellte.