Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 4 (1962)

Artikel: Der Kampf um den Bernhardintunnel

Autor: Planta, Rudolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-971693

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.08.2025

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

Auf unser Ersuchen hin berichtet der Verfasser als langjähriger Präsident des Komitees Pro San Bernardino über die erfolgreichen Bemühungen zur Verwirklichung des St. Bernhardin-Autostraßentunnels

Der Kampf um den Bernhardintunnel

VON RUDOLF PLANTA

Das Ziel ist erreicht. Es geht nicht mehr bloß dem «ersten Spatenstich» entgegen, sondern der Eröffnung der längst ersehnten Nord-Süd-Verbindung durch den St. Bernhardin. Seit Beginn des Jahres 1961 zeigten sich die Früchte jahrelanger harter Arbeit: die Genehmigung des Projektes durch den Bundesrat, die Ausschreibung der Arbeiten für den Tunnelbau, die Vergebung der Bauarbeiten. Damit begannen endlose Transporte auf den Zufahrten zu den Baustellen und das Bohren, Pickeln und Schaufeln am Bernhardin. Der Weg bis zu diesem Ziel war lange und mühsam, und dieser Rückblick soll über unsere Vorarbeiten orientieren.

Die intensiven Bestrebungen für eine ganzjährige Nord-Süd-Autostraßenverbindung via Bernhardin datieren von anfangs der dreißiger Jahre. Es bestand schon damals ein Bernhardin-Straßenkomitee mit dem Gemeindeammann von Thusis, Dr. J. Danuser, als Präsident und Dr. B. Mani, Prof. Dr. M. Zendralli und Prof. M. Meuli als Mitglieder. Einem Bericht von Dr. Danuser an die Mitglieder des Komitees vom 15. Januar 1933 ist zu entnehmen, mit welchen Schwierigkeiten es zu kämpfen hatte. Die Bemerkung auf die damalige negative Stellungnahme der Rhätischen Bahn darf in diesem Zusammenhang zitiert werden. Dr. Danuser schreibt:

«Soeben geht uns auch eine Abhandlung der Rhätischen Bahn zu. Diese gelangt zum Schluß, daß man Durchgangsstraßen nicht öffnen sollte. Diesen engherzigen Standpunkt wird wohl niemand sonst zu teilen vermögen. Unsere Gegend wird freilich kaum erwähnt. Für die Rhätische Bahn existiert sie, wie immer, nicht und bildet die bekannte «quantité négligeable». Es ist unglaublich, wie die Interessen unserer Gegend offiziell vernachlässigt werden.»

Am 9. Oktober 1937 fand in Thusis anläßlich der Demission von Dr. Danuser eine größere Versammlung statt, in welcher das Komitee wie folgt neu konstituiert wurde: Dr. R. Planta als Präsident, Prof. Zendralli als Vizepräsident, Redaktor Dr. B. Mani als Sekretär, Prof. Dr. M. Meuli als Kassier, Ing. Simmen oder Hunger als technischer Berater, Dr. à Marca als Beisitzer, ein von der Stadt Chur zu bezeichnender Vertreter als Beisitzer, ein von der Gemeinde Thusis zu bezeichnender Vertreter als Beisitzer und St. Loringett als Beisitzer und Aktuar-Stellvertreter. Bei diesem Anlaß gab Dr. B. Mani über die allgemeine Lage des Straßenbaues in Graubünden einen interessanten Bericht ab. Das Protokoll sagt hierüber folgendes:

«Er ging dabei vom Bundesratsbeschluß vom 26. Februar 1937 über den Ausbau der Alpenstraßen aus. Dieser sieht für den Ausbau der drei Straßenzüge Bernhardin, Oberalp und Flüela-Ofenberg 2 Millionen Franken vor, wobei die Oberalpstraße aus militärischen Gründen bevorzugt werden soll. Bei Antizipierung des ganzen Betrages auf vier Jahre würde es für die Bernhardin- und Flüela- je 250 000.— und für die Oberalpstraße 300 000.— jährlich treffen. Das ist vollkommen ungenügend und trägt weder der großen verkehrspolitischen Bedeutung dieser Durchgangsstraßen noch den besonderen Verhältnissen Graubündens Rechnung.

Was dann den Autotunnel anbelangt, so ist der Kleine Rat einer Stellungnahme stets ausgewichen. Im Juni 1935 hat das Komitee der Hinterrheintäler und der Mesolcina ein von allen Kreispräsidenten, Gemeindepräsidenten und Großräten unterzeichnetes Memorial an die Regierung gerichtet, worin außer dem Ausbau der Bernhardinroute verlangt wird, daß die Regierung das Projekt eines Straßentunnels sowohl nach der technischen als nach der finanziellen Seite in objektiver Weise prüfe und eventuell im Benehmen mit den übrigen interessierten Kantonen der Nord- und Ostschweiz und mit dem Tessin die notwendigen Schritte unternehme, um das Projekt baldmöglichst einer Verwirklichung entgegenzuführen. Leider hat der

Kleine Rat darauf nicht reagiert. In Beantwortung der Interpellation Lanicca im Großen Rat im Frühjahr 1937 hat Reg.-Rat Capaul erklärt, die Frage werde geprüft.

Inzwischen ist durch das Projekt einer Autostraße Rom—Berlin via Brenner die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz wieder sehr nahe gerückt. Ihr kann nach Auffassung von Fachleuten nur begegnet werden durch Erstellung einer Sommer und Winter sicher befahrbaren, modernen Nord-Süd-Verbindung mit möglichst niedrigem Übergang und guter Zufahrt. Den Anforderungen einer internationalen Nord-Süd-Route entspricht weitaus am besten die Bernhardinstraße mit einem Scheiteltunnel von 5 km Länge und einem Kulminationspunkt von zirka 1600 m Meereshöhe. Die Kosten dieses Projektes werden auf ungefähr 7 Millionen Franken berechnet, was im Verhältnis zu andern Tunnelprojekten und zur Bedeutung des Werkes recht bescheiden ist. Die Aufbringung dieses Betrages durch Bund, Kanton und Gemeinden sollte um so eher möglich sein, als durch den Bau für längere Zeit willkommene Arbeitsgelegenheit geschaffen würde.

Wir dürfen verlangen, daß die Regierung endlich zur Autostraße Stellung nehme und sich in Bern mit allem Nachdruck für das Projekt einsetze, das nicht nur vom bündnerischen Standpunkt zu begrüßen ist, sondern auch im gesamteidgenössischen Interesse liegt.»

Aus diesen Ausführungen von Dr. Mani gehen die Schwierigkeiten, die sich dem Bernhardinkomitee entgegenstellten, deutlich hervor. Im Jahre 1938 änderte sich die Lage nicht. Auf den 22. August 1938 war die große nationalrätliche Kommission zur Vorbereitung der Vorlage des Bundesrates über das große Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgeboten. Das Bernhardinkomitee erachtete den Anlaß dieser Tagung für einen Vorstoß zugunsten des Tunnelprojektes (das Projekt von Ingenieur Robert Hunger lag vor) als außerordentlich günstig und ersuchte vorgängig bei dem damaligen Vorsteher des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes, Bundesrat Obrecht, als zuständigem Bundesrat für die Behandlung der Frage des Arbeitsbeschaffungsprogramms, um Gewährung eines Vortritts. Bundesrat Obrecht entsprach diesem Begehren. Es konnte auch ein Vortritt vor der nationalrätlichen Kommission erwirkt werden. Daraufhin wurde eine Eingabe an den Kleinen Rat gerichtet mit dem dringlichen Ersuchen, einen Vertreter des Kleinen Rates zu dieser Besprechung abzuordnen, besonders nachdem sich ein Mitglied des Bundesrates bereit erklärt hatte, das Komitee zu empfangen. In ausführlicher Weise wurde dabei auf die gesamtbündnerische Bedeutung einer Nord-Süd-Verbindung hingewiesen, die keineswegs regionale Interessen tangiere. Die enttäuschende Antwort des Kleinen Rates vom 13. August 1938 lautet wie folgt:

«Wir beziehen uns auf Ihre Zuschrift vom 3. August 1938 an den Kleinen Rat, worin Sie uns bekannt gegeben haben, daß es Ihnen gelungen sei, einen Vortritt vor Herrn Bundesrat Obrecht und einen weiteren Vortritt vor die in Klosters tagende nationalrätliche Kommission für die Vorbereitung des Eidg. Arbeitsbeschaffungsprogramms zu erwirken. Sie ersuchen uns gleichzeitig, Ihre dortigen Schritte durch Bezeichnung eines Vertreters aus dem Kreise des Kleinen Rates unterstützen zu wollen. Wenn wir auch mit großer Genugtuung vernehmen, daß Ihnen die erwähnten Vortritte eingeräumt wurden, so müssen wir Ihnen doch mitteilen, daß wir aus den nachstehenden Erwägungen heraus nicht in der Lage sind, Ihre Delegationen zu begleiten oder deren Eingaben zu unterstützen.

Wir haben seiner Zeit die Eingabe für die Bernhardinroute, sowie die auf der Motion Spieß ruhende Eingabe des Engadins mit allem Nachdruck in Bern angemeldet und dann auch die entsprechenden Akten unserseits mit einer Eingabe, in der wir die Bedeutung der Bernhardinroute und deren Ausbau durch Erstellung eines Tunnels hervorgehoben haben, nach Bern weitergeleitet. Nachdem dies geschehen war, stellte uns das Engadinerkomitee ein ungefähr gleich lautendes Begehren, wie Sie heute, das wir ablehnend beantwortet haben — eben unter Hinweis, daß die Regierung nicht in der Lage sei, solchen Gesuchen, die bald von allen Seiten an sie gestellt werden könnten, Folge zu geben — sodaß wir aus Konsequenzgründen heute nun auch nicht für Ihr Komitee eine Ausnahme machen können. Trotz dieser ablehnenden Antwort begrüßen wir es durchaus, daß Ihnen die Vortritte vor den erwähnten Amtsstellen bewilligt wurden und geben Ihnen gleichzeitig die Ermächtigung, anläßlich dieser Vortritte auf die erwähnten Eingaben der Regierung und auf deren Unterstützung Bezug zu nehmen.»

Bundesrat Obrecht empfing die Abordnung des Komitees. Es sprachen der Verfasser über das Interesse Graubündens an einer Nord-Süd-Verbindung durch den St. Bernhardin, Nationalrat Lanicca über den Bernhardin-Autotunnel vom schweizerischen Standpunkt aus betrachtet, Prof. Dr. Zendralli über die kulturpolitische Seite des Projektes und Ingenieur Hunger, als Projektverfasser, über das Projekt selbst. Bundesrat Obrecht dankte uns für die Orientierung und zeigte in der darauffolgenden längeren Diskussion, in welcher er viele Fragen aufwarf, sehr großes Interesse für das bündnerische Anliegen.

Aus Zeitmangel konnte der Vortritt vor der nationalrätlichen Kommission zur Vorberatung der bundesrätlichen Vorlage über das große eidgenössische Arbeitsbeschaffungsprogramm nicht stattfinden. Statt dessen wurde eine Eingabe an alle Kommissionsmitglieder des Nationalrates und des Ständerates gerichtet.

Es ist klar, daß es über den Rahmen dieser Rückschau gehen würde, wenn auf die vielen kleineren Anlässe und Begebenheiten eingetreten würde. Es sei nur ein sehr stark besuchter Orientierungsabend im Hotel «Drei Könige» in Chur vom Herbst 1938 erwähnt.

Mit dem Jahre 1939, dem Beginn des zweiten Weltkrieges, trat in den Bestrebungen zugunsten des Bernhardintunnels notwendigerweise eine längere Pause ein. Wegen meiner Wahl in den Kleinen Rat übernahm Nationalrat Lanicca das Präsidium des Komitees. Er war hiefür qualifiziert, da er 1938 im Nationalrat eine gut fundierte Motion mit 65 Unterschriften von Nationalräten zugunsten des Bernhardintunnels eingereicht hatte. An eine Verwirklichung während der Kriegsjahre war jedoch nicht zu denken. Die Aufgabe des Komitees bestand darin, das öffentliche Interesse für das Tunnelprojekt wachzuhalten.

Nach dem zweiten Weltkrieg und den schwierigen Nachkriegsjahren zeigten sich inner- und außerhalb unserer Landesgrenzen Bestrebungen für den Bau von Autostraßen durch die Alpen mit Tunnels. Für den Ausbau des Großen St. Bernhard, Mont-Blanc und Brenner wurden Pläne ausgearbeitet. Im Jahre 1951 ergriff glücklicherweise die Bündnerische Handelskammer die Initiative für den Ausbau der Bernhardinroute mit Autotunnel als internationale Nord-Süd-Verbindung. Als Präsident des neuen Komitees wurde Herr Direktor H. Graber gewählt, der sich energisch für das Projekt einsetzte, was anläßlich der ersten Vollsitzung des Aktionskomitees vom 30. August 1952 in San Bernardino zum Ausdruck kam. Als Haupttraktandum dieser Tagung figurierte das Referat von Oberingenieur A. Schmid über ein generelles Projekt des Bernhardintunnels. Seine sehr klaren Ausführungen erweckten bald lebhaftes Interesse für die Realisierung dieses Vorhabens.

Leider wurde Direktor Graber bald von einer unheilbaren Krankheit befallen, die zu seinem Tode führte. Seine kurze, aber wertvolle Tätigkeit für die ihm liebgewordene Aufgabe bleibt uns in bester Erinnerung.

1952 wurde ich als Nachfolger von Direktor Graber gewählt. Wichtige Politiker ließen sich nicht herbei, wohl deshalb, weil der Ausbau der Bernhardinroute mit Autotunnel als internationale Nord-Süd-Verbindung noch gar nicht populär war. Im Engadin, in Davos und im Oberland bestand eine nicht zu unterschätzende Gegnerschaft. Der Kleine Rat verhielt sich, wie oben erwähnt, eher passiv. Ich stellte mich deshalb von Anfang an auf den Standpunkt, daß die Bernhardinfrage unter gar keinen Umständen eine parteipolitische Angelegenheit sein dürfe. Ich zog aus dieser Überlegung die Konsequenzen und enthielt mich strengstens jeglicher parteipolitischen Tätigkeit. Der Ausbau der Bernhardinroute als internationale Verkehrsader ist ein gesamtbündnerisches Anliegen. Wie die Gotthardlinie eine zentralschweizerische Aufgabe ist, die Simplon- und Großer St. Bernhardrouten westschweizerische sind, muß der St. Bernhardin eine ostschweizerische, speziell *gesamtbündnerische* Angelegenheit sein. Das Bündnervolk mußte überzeugt werden, daß der ganze Kanton volkswirtschaftlich aus einer Nord-Süd-Verbindung durch den St. Bernhardin großen Nutzen ziehen werde. Denn diese Verbindung muß dank ihrer vorzüglichen Lage, ihrer anerkannten Verkehrssicherheit bald weltbekannt sein. Die Hauptaufgabe des Komitees, das sich nun aus dem Verfasser als Präsident, Baumeister Valentin Gartmann als Aktuar/Kassier, Thusis, und Sekundarlehrer Chr. Caviezel, Thusis, Direktor Dr. E. Eugster, Bad-Ragaz, Ingenieur Robert Hunger, Chur, Dr. E. Rigonalli, Zürich, Kaufmann G. Schlatter, St. Gallen, Direktor H. Spoerry, Ingenieur, Heerbrugg, Dr. H. A. Tarnutzer, Rechtsanwalt, Chur, als Mitglieder zusammensetzte, war deshalb, die Zustimmung aller Gegenden unseres Kantons zu erlangen. Das Ausarbeiten des Projektes und die

dabei auftauchenden technischen Fragen konnte das Komitee vertrauensvoll dem kantonalen Bauamt mit Oberingenieur A. Schmid an der Spitze überlassen. Es galt aber auch, das Interesse von Süddeutschland, Vorarlberg, Liechtenstein und Norditalien zu gewinnen. Bei dieser Propaganda waren wir uns bewußt, auf die Opposition der Gotthard-Leute zu stoßen. Diese Opposition war auch während aller acht Jahre unserer Bemühungen offen und latent vorhanden. Man spürte sie in Gesprächen, aus den Communiqués des Gotthardkomitees, welche immer betonten, daß einzig und allein der Gotthard als europäische Nord-Süd-Verbindung in Betracht fallen könne. Charakteristisch war diesbezüglich die Äußerung eines Tessiners anläßlich einer Kundgebung für eine Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen im Dezember 1957 in Mailand: Zuerst Gotthard, dann St. Bernhardin. Dieselbe Erfahrung machen heute die Initianten einer Tödi-Greina-Bahn. Die Gotthard-Kantone lehnen dieses Projekt ab und verlangen einen intensiven Ausbau der Gotthardlinie; denn nur diese Linie könne neben dem Simplon als Nord-Süd-Verbindung in Betracht fallen. So haben sich Zürich und sogar das Tessin vom Projekt der Tödi-Greina-Bahn deutlich distanziert.

Unter Berücksichtigung dieser gewichtigen Opposition wurde zuerst von der verkehrstechnischen Kommission des schweizerischen Autostraßenvereins ein Gutachten verlangt. Der Augenschein dieser Kommission, an welchem auch der damalige Präsident des Vereins, Ständerat G. Wenk, teilnahm, fand am 28. Mai 1953 statt. Ein Jahr später wurde dieses Gutachten erstellt. Es gibt leider auf unsere speziellen Fragen keine Antwort, anerkennt aber unser Projekt als Nord-Süd-Verbindung für die Ostschweiz. Im Februar 1954 konnten wir im «Echo der Zeit» von Radio Zürich eine Orientierung über unser Projekt geben, ebenso anläßlich der Generalversammlung des Handels- und Industrievereins Graubündens in Chur. Eine schweizerische Pressekonferenz mit Referaten von Oberingenieur Schmid und von mir und einer Besichtigungsfahrt bis Roveredo wurde organisiert. Diese fand bei großer Beteiligung Ende August 1954 statt. Am 9. Oktober 1954 konnten Oberingenieur Schmid und ich in St. Gallen an einer stark besuchten Veranstaltung über unser Projekt referieren. Der nächste große Anlaß folgte um Ende Januar 1955 in Chur. Der damalige Regierungspräsident Dr. A. Cahannes führte das Präsidium, und als Referenten traten Oberingenieur Schmid, Regierungsrat Dr. Frick, St. Gallen, und Regierungsrat Tschümperli, Frauenfeld, auf. Der große «Marsöl»-Saal war überfüllt und konnte bei weitem nicht alle Besucher aufnehmen. Erfreulich war die nunmehrige aktive Teilnahme der Kantonsregierung. Die Idee des Ausbaues der Bernhardinroute mit Autotunnel hatte nun also im Volke Fuß gefaßt.

Das Jahr 1955 ist in der Geschichte unserer Nord-Süd-Verbindung durch den St. Bernhardin ein denkwürdiges. Das Eidg. Departement des Innern hat damals in richtiger Erkenntnis der Bedeutung des Straßenbaues im Zeitalter des Automobils eine schweizerische Straßenplanungskommission ernannt, die ein Gutachten für den Ausbau des schweizerischen Straßennetzes inklusive den Ausbau der Alpenstraßen mit Autotunnel auszuarbeiten hatte. Es war für unsere Pläne außerordentlich wertvoll, daß Oberingenieur Schmid Mitglied dieser Kommission war. Wie ich von einer größeren Zahl von Kommissionsmitgliedern erfahren konnte, hat Oberingenieur Schmid in dieser Kommission unsern Standpunkt ganz ausgezeichnet vertreten. Es waren dabei Hindernisse zu überwinden. Zuerst sollten nur Projekte von Autobahnen mit dem Straßenkreuz Basel—Chiasso via Gotthard und Genf—St. Margrethen begutachtet werden. Projekte von Alpenstraßen mit Autotunnel sollten erst später im Gutachten aufgenommen werden. Dann wieder tauchten Bedenken auf gegen einen Tunnel von 6,5 km Länge. Schließlich wurde im Bericht dieser Kommission an das Eidg. Departement des Innern die Bernhardinroute mit Autostraßentunnel als Nationalstraße doch aufgenommen, und zwar für die erste Bauetappe. Dies ist das Verdienst von Oberingenieur Schmid. Dieser Kommissions-Be-

schluß erleichterte in hohem Maße unsere Propagandaarbeit im In- und Ausland. Von großer Bedeutung für die Propaganda im Inland war, nachdem der Kleine Rat das generelle Projekt des kantonalen Bauamtes von 1954 genehmigt hatte, der Entschluß des Großen Rates zum Bau des Bernhardintunnels vom 26. November 1954. Nach diesem einstimmigen Beschluß war deutlich festzustellen, daß mit geringen Ausnahmen die früher festgestellte regionale Opposition verschwunden war. Dies war erfreulich; denn in verschiedenen einflußreichen Zeitungen der Gotthardkantone waren wiederholt Publikationen erschienen, in denen von einer Uneinigkeit Graubündens betreff Nord-Süd-Verbindung die Rede war.

Erfreulich war von Anfang an die Propaganda im Ausland, und zwar ganz besonders deshalb, weil das Interesse an unserem Projekt sowohl im Norden als auch im Süden nie erlahmte, trotzdem seit unserm ersten Auftreten sieben Jahre verstrichen waren. Der Treffpunkt im Norden war Bregenz oder Buchs, wo wir uns jährlich einige Male mit Mitgliedern von Behörden und Handelskammern trafen. An größeren Veranstaltungen sind besonders drei zu erwähnen: eine öffentliche Versammlung mit Referaten von Oberingenieur Schmid und von mir in Bregenz, die außerordentlich stark besucht war, dann eine erweiterte Konferenz mit Vertretern von Behörden, Handelskammern und technischen Fachverbänden unter dem Vorsitz von Bürgermeister Dr. Tizian, ebenfalls in Bregenz. In dieser Konferenz behandelten wir den Stand des Projektes Ende 1959. Zwischen diesen beiden Anlässen fand ein Rundfunkgespräch am Radio Vorarlberg statt, an welchem Bürgermeister Dr. Tizian, Konsul Dr. Zumstein und ich das gemeinsame Interesse Vorarlbergs, Deutschlands und der Ostschweiz am Bernhardinprojekt behandelten. 1958 konnten wir zweimal deutsche, vorarlbergische und liechtensteinische Vertreter von Behörden und Handelskammern bei uns begrüßen. Ende Februar war es Dr. Zumstein, Konsul der Bundesrepublik Deutschland in Bregenz, der uns in einem ausgezeichneten Referat in Chur vor unseren Behörden das Interesse von Baden-Württemberg und Bayern am Bernhardintunnel darlegte. Dr. Zumstein verdient unseren großen Dank für seine wertvolle Mitarbeit, durch welche unser Projekt auch in den Bonner Bundesbehörden bekannt geworden ist. Der zweite größere Anlaß war eine Orientierung, verbunden mit einer Besichtigungsfahrt am 12./13. September 1958, an welcher die für den Straßenbau zuständigen Minister von Baden-Württemberg und Bayern teilnahmen. Die Propaganda im Norden verfolgte den Zweck, mit dem Projekt der Nord-Süd-Verbindung durch den St. Bernhardin Süddeutschland dahin zu beeinflussen, den Straßenausbau Richtung Bodensee–Lindau–Bregenz zu intensivieren. Dies ist nicht nur für die Bernhardinroute, sondern auch für die Ostschweiz, ganz besonders aber für ganz Graubünden mit seinen Kurorten vor außerordentlicher Bedeutung. Der Einfluß unserer Propaganda geht aus folgenden Äußerungen hervor. Nach dem Rundfunkgespräch von Ende Februar 1958 war in der süddeutschen Presse unter dem Titel «Wunsch und Ziel in vier Staaten» zu lesen:

«Bernardino-Autostraßentunnel. Der Verwirklichung nahe – Süddeutscher Raum ist Einzugsgebiet – Schafft Autostraßen zum Bodensee. Noch selten in der neueren Geschichte haben regionale und örtliche Instanzen aus mehreren Staaten so intensiv ein gemeinsames Projekt verfolgt, wie dies gegenwärtig mit dem Plan eines Autostraßentunnels unter dem San-Bernardino-Paß geschieht. Den jüngsten Stand der Vorarbeiten und damit auch die Aufgaben, die unserem Raum Allgäu und Südbayern zufallen, schilderte ein halbstündiges Rundfunkgespräch, das am Mittwochabend Radio Vorarlberg gesendet hat. Das Gespräch war beim Deutschen Konsulat in Bregenz aufgenommen. Beteiligt waren Altregierungsrat Dr. Planta, der Präsident des Schweizer Komitees Pro San Bernardino, Bürgermeister Dr. Tizian, Bregenz, der Präsident des Internationalen Bodensee-Verkehrs-Vereins, und Dr. Carl Zumstein, der Konsul der Deutschen Bundesrepublik in Bregenz.»

Nachdem der Redaktor in längeren Ausführungen die Bedeutung einer Nord-Süd-Verbindung durch den Bernhardin behandelt hat, schließt er mit den Worten:

«So stellen sich die Aufgaben für die nächste Zukunft von selbst. Seit dem 15. Jahrhundert hatten die Handelsherren von Augsburg, Ravensburg, Lindau regelmäßige Frachtverbindung mit Mailand. Flachs und Barchent aus dem Allgäu, italienische Pferde für die Lindenberger Händler sind diesen Weg über Bernar-

dino oder Splügen gegangen. Es ist der klassische, bewährte Alpenübergang, der im Zeitalter des Autos wieder zum Leben erweckt werden soll.»

Nach der Veranstaltung in Bregenz von Ende Dezember 1959 faßte die Interessengemeinschaft für den Straßenbau im Raume Ulm-Bodensee mit dem Ulmer Oberbürgermeister Dr. Pfizer als Präsident zuhanden der zuständigen Bonner Behörden der Bundesrepublik Deutschland folgende Resolution:

«Auf Einladung der Industrie- und Handelskammer Vorarlberg hat die ‚Interessengemeinschaft Fernverkehrsstraße Ulm—Bodensee' zusammen mit den Industrie- und Handelskammern Ravensburg und Lindau am 16. 12. 1959 in Bregenz getagt und Berichte von schweizerischer und österreichischer Seite vorgetragen erhalten. Von schweizerischer Seite berichtete der Präsident des Aktionskomitees Pro San Bernardino, Altregierungsrat Dr. Planta, sowie der Kantonsingenieur des Kantons St. Gallen, Herr Ing. Pfiffner. Von österreichischer Seite referierten als offizielle Vertreter Landesstatthalter Ulmer und der Leiter der Baubehörde des Landes Vorarlberg, Oberbaurat Dr. Fulterer. In gemeinsamen Beratungen wurden die Verkehrsinteressen im Rheintal und der Dreiländerecke Schweiz-Österreich-Deutschland erörtert. Nach diesen Berichten ergibt sich folgendes Bild:

1. Die schweizerische West-Ost-Achse Genf—Zürich—St. Margrethen ist im Bauabschnitt St. Margrethen als Autobahn I. Klasse mit einer Kronenbreite von 2×12 m im Bau.
2. Die Rheintalstrecke St. Margrethen—Chur ist von St. Margrethen bis Oberriet als Autobahn II. Klasse mit einer Kronenbreite von 12 m ebenfalls im Bau.
3. Die Nationalstraße Sargans—Chur ist als Nordzufahrt zum Bernardino bis 1962 in den wesentlichen Bauabschnitten fertiggestellt.
4. Die Vorarbeiten zum Bau des Alpentunnels am St. Bernhardin wurden in Auftrag gegeben; der Baubeginn am Tunnel ist für Ende 1960 vorgesehen.
5. Der Ausbau der österreichischen Bundesstraße Nr. 1 Bregenz—Feldkirch ist zum größten Teil fertiggestellt; auch die Umbauarbeiten am Arlbergpaß sind in vollem Gange. Die österreichische Autobahn Bregenz—Feldkirch mit Anschluß nach St. Margrethen ist in der Planung.

Bei diesem Stand der Planungen auf schweizerischer und österreichischer Seite ist es geboten, die Planungen der Anschlußstrecken im süddeutschen Raum durch die deutschen Bundes- und Landesbehörden vordringlich zu betreiben. Die Interessengemeinschaft fordert deshalb, daß der Ausbau der in der Dreiländerecke mündenden Bundesstraßen B 30, B 31 und B 18/12 so beschleunigt wird, daß in Übereinstimmung mit dem Ausbau der internationalen Straßen in der Schweiz und in Österreich wenigstens diese Bundesstraßen ebenfalls bis 1964 fertiggestellt sind. Da aber diese Bundesstraßen dem regionalen ständig wachsenden Verkehr dann kaum mehr gewachsen sein werden, ist es für die Aufnahme des internationalen Fernverkehrs notwendig, daß zusätzlich alsbald mit der Planung einer Fernverkehrsstraße Ulm—Bodensee begonnen wird, welche den Eigenschaften der internationalen Anschlußstraßen angepaßt ist.»

Unser südlicher Nachbar, Italien, zeigte ebenfalls von Anfang an großes Interesse am Ausbau der Bernhardinroute mit Autotunnel. An der großen Orientierung in San Bernardino vom 18. Juni 1955 nahmen die Präsidenten der Provinzen von Como, Mailand und Genua mit ihren Fachleuten, den Handelskammern und den Hafenbehörden von Genua teil. Das war der Grundstein für die weitere Propaganda in Italien. Die damals einstimmig angenommene Resolution lautet:

«Autorità genovesi e milanesi, qui riunitesi per iniziativa del Comitato Pro San Bernardino con quelle del Grigioni, di San Gallo e di Turgovia per l'esame del progetto di traforo del San Bernardino, hanno ascoltato con profondo interesse la relazione tecnica dell Ing. Schmid e sono giunti alla conclusione che il tunnel attraverso il San Bernardino realizzerà la più rapida comunicazione possibile tra Genova, Milano e la Svizzera Orientale, favorendo i trasporti per via camionale verso i paesi del Nord-Europa.

Questa via costituirà anche la naturale continuazione della costruenda camionale Genova—Milano—Chiasso e potrà mettere a disposizione dei turisti una nuova zona, che, per questa via sarà facilmente accessibile anche alle spiagge della Riviera Ligure.

I Convenuti non possono che elogiare i progettisti e gli animatori della riunione assicurando che tornando ai loro paesi, attraverso le parole e la stampa porteranno a conoscenza di tutti la vitale importanza della nuova strada, destinata ad essere arteria di vita della nuova Europa.»

Seither fand am 15. Juni 1957 eine Veranstaltung in Varese unter dem Vorsitz des Präsidenten der Provinz Varese, Aristide Marchetti, statt. Dort behandelten Regierungsrat Lardelli, Dr. Tuor und ich in Referaten das Thema der Bernhardin-Nord-Süd-Verbindung. Ende Dezember 1957 organisierte der Präsident der Provinz Mailand, Avv. Adrio Casati, eine große Kundgebung in Mailand, an welcher nur italienische Fachleute über die Frage der Verbindung der Lombardei durch die Alpen nach dem Norden: Splügen, Bernhardin und Stelvio, referierten. Dabei stand unser Projekt eindeutig im Vordergrund, trotzdem die Anhänger eines Splügendurchstiches sehr zahlreich anwesend waren. Der Präsident der Provinz Genua, Avv. Giovanni Maggio, nahm bei

dieser Gelegenheit Stellung zugunsten des San Bernardino, weil dieser am raschesten realisiert werden könne und die Hafenstadt Genua so bald wie möglich eine solche ganzjährige Straßenverbindung dringend benötige. Anläßlich meiner Ferienreisen nach dem Süden konnte ich in Genua immer wieder den Generalsekretär der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer, Prof. Dr. Minoletti, über den Stand unserer Arbeiten orientieren. Er war stets bereit, sich für uns einzusetzen. Er verdient hiefür unseren Dank.

1960 war das Nationalstraßengesetz erlassen und das Nationalstraßennetz durch Nationalrat und Ständerat festgelegt worden. Es war nur noch die für die Finanzierung vorzunehmende Erhöhung der Treibstoffzollgebühren zu beschließen. National- und Ständerat nahmen mit sehr großer Mehrheit den bezüglichen Vorschlag des Bundesrates an. Gegen diesen Beschluß wurde bekanntlich das Referendum ergriffen. In der eidgenössischen Volksabstimmung verwarf das Volk den Beschluß der Bundesversammlung, was eine Verzögerung im Ausbau der Nationalstraßen mit sich brachte. Es war selbstverständlich, daß wir uns mit Mitgliedern der Bundesversammlung und mit Bundesräten in Verbindung setzten sowie in schriftlichen Eingaben für den raschen Baubeginn des Bernhardintunnels eintraten. Außerordentlich wertvoll war das energische Vorgehen des Kleinen Rates mit Regierungsrat Lardelli als zuständigem Departementsvorsteher. Nachdem das Projekt des Bauamtes mit dem Oberbauinspektorat bereinigt war und Bundesrat Dr. Tschudi sich für unser Projekt einsetzte, wurde dieses durch den Gesamtbundesrat genehmigt. Wir sind dem Bundesrat, vor allem Bundesrat Dr. Tschudi, und Oberbauinspektor Dr. Ruckli, der uns mehrmals in zuvorkommender Weise zu Besprechungen empfangen hat, Dank schuldig, daß für den Baubeginn des Tunnels nicht die neue Regelung der Treibstoffzollgebühren abgewartet werden mußte, so daß die Bauausschreibung im Einverständnis mit den Bundesbehörden am 21. Dezember 1960 publiziert werden konnte. Die Elektro-Watt AG, Zürich, wurde mit der Bauleitung beauftragt. Auf das Ausschreiben gingen fünf Offerten von Gruppen von Bauunternehmungen ein. Für die Nordseite wurde die Luzerner Firma Schindler AG und für die Südseite die Firma Losinger AG, Bern, mit den Tunnelarbeiten beauftragt. Ende Juli 1961 wurden die Arbeiten in Angriff genommen.

Für uns war damit der Zeitpunkt für ein Communiqué an die in- und ausländische Presse gekommen. Zudem wurden vorher die deutschen, österreichischen, liechtensteinischen und italienischen Behörden auf dem laufenden gehalten. Es war erfreulich, wie begeistert sie auf das Communiqué betreffend den Baubeginn reagierten. So antwortete der Präsident der Provinz Mailand, Avv. Adrio Casati, unterm 18. Juli wie folgt:

«Egregio Dottore, ho ricevuto la Sua cortese comunicazione dell'8 corrente e prendo atto con molto piacere del prossimo inizio dei lavori della galleria autostradale del San Bernardino, inizio che corona i voti di quanti da tempo si stanno interessando al problema; primi fra tutti gli egregi componenti del Comitato Pro San Bernardino. Nel formulare i migliori voti per il compimento sollecito dell'importante traforo, che interessa pure le nostre contrade, mi è caro auspicare che — risolto il problema del San Bernardino — possa essere affrontato anche quello dello Spluga, che tanto sta a cuore alla Lombardia. Le ricambio i migliori saluti.»

Seine letzte Bemerkung betreffend Splügen-Durchstich veranlaßt uns, kurz auf diese Frage einzutreten. Das italienische Splügenkomitee hat mit uns schon vor bald zwei Jahren Fühlung aufgenommen. Wir haben uns dabei auf den Standpunkt gestellt, daß wir uns, bis der Bernhardintunnel im Bau ist, nicht auf ein Splügenprojekt einlassen können. Es wäre für die Realisierung des Bernhardintunnels gefährlich gewesen, wenn wir uns auch noch für eine zweite Nord-Süd-Verbindung eingesetzt hätten. Wir wissen, daß weite Kreise in Italien einen Splügen-Durchstich wünschen. Wenn wir auch überzeugt sind, daß bei der gewaltigen Entwicklung des Automobilwesens eine Splügenroute mit Autotunnel mit einem großen Verkehr wird rechnen können, so müssen vorher doch noch einige Fragen gründlich abgeklärt werden. Selbstverständlich kommt nur ein Bau auf privatwirtschaftlicher Basis in Frage.

Während einige größere schweizerische Zeitungen unser der Depeschenagentur zugestelltes Presse-Communiqué ignorierten, erhielten wir nach Erscheinen des für das Ausland verfaßten Presse-Communiqués begeisterte Zuschriften aus dem Ausland.

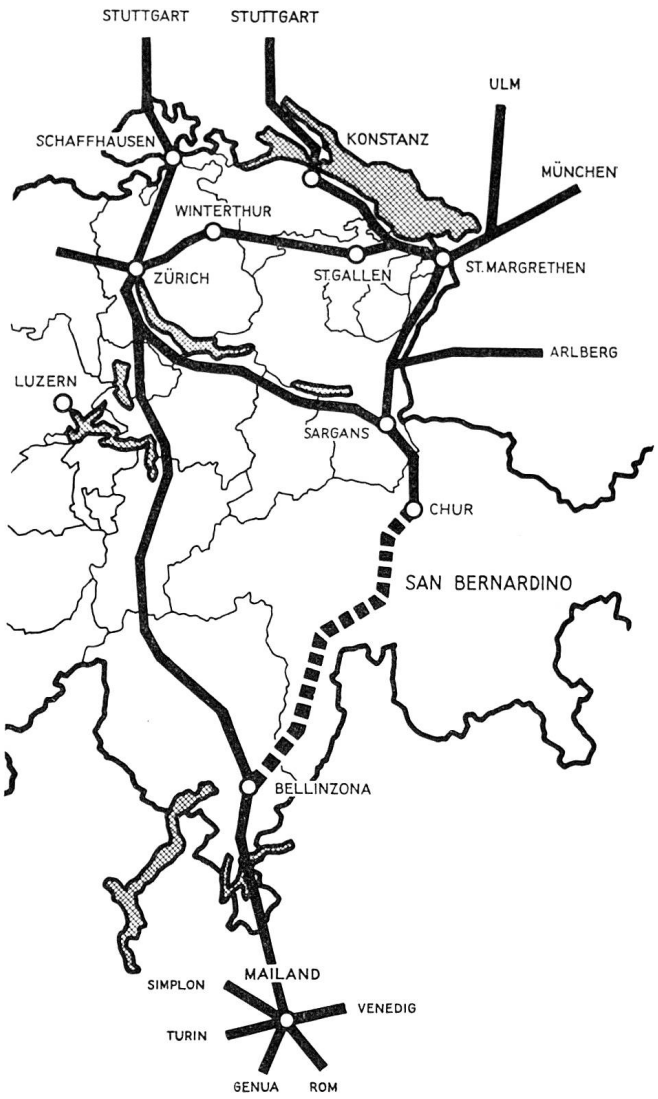
So schrieb uns der Präsident der Provinz Varese, l'on. Aristide Marchetti, unter dem 2. August 1961:

«La ringrazio con particolare soddisfazione delle concrete e risolutive notizie fattemi pervenire con la cortese lettera 24 luglio u. s. circa l'avvenuto inizio dei lavori del traforo del S. Barnardino. Ottimo ed opportuno il comunicato stampa allegato.

Mi è gradita l'occasione per porgerle distinti saluti.»

Das Ziel unseres Aktionskomitees ist, wie eingangs erwähnt, erreicht. Die Bauarbeiten am Bernhardintunnel sind im Gange. Seit drei Jahrzehnten hat unser Komitee in der Voraussicht der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung sich für den Bau einer Nord-Süd-Verbindung durch unseren Kanton eingesetzt. Maßgebend für uns war die rapide Entwicklung des Automobilverkehrs. Folgende amtliche Zahlen des statistischen Bundesamtes Wiesbaden für Einreise bei der für uns so wichtigen Eingangspforte Lindau von Reisenden mit Reisepaß oder Personalausweis sind Beweis dafür:

	1955	1957	1959
Reisende	2 817 136	3 538 077	3 852 010
Kraftfahrzeuge	746 446	1 000 805	1 258 869



Die sprunghafte wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz, Deutschlands und Italiens mit ihren großen Industrien und ihrem ausgedehnten Handel verlangt immer dringender verkehrssichere Verbindungen durch die Alpen. Bei der heutigen Motorisierung spielt dabei die Straße eine eminente Rolle. Es ist deshalb gar keine Frage, daß die Bernhardinroute mit Autostraßentunnel in kürzester Zeit wegen ihrer außerordentlich günstigen Lage und, speziell auch im Winter, einzigartigen Verkehrssicherheit von großer Bedeutung sein wird. Unsere Volkswirtschaft, so besonders auch unsere Hotellerie, wird davon in hohem Maße profitieren.

Graubünden erhält seinen Platz im internationalen Verkehr. Eine seit der Eröffnung der Gotthardbahn gestellte gerechte Forderung der Ostschweiz, speziell Graubündens, für eine Nord-Süd-Verbindung wird erfüllt.