

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 47: San Bernardino

**Artikel:** Das Auf und Ab eines Passes  
**Autor:** Betschart, Andres / Aerni, Georg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-108467>

### **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:** 03.04.2026

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

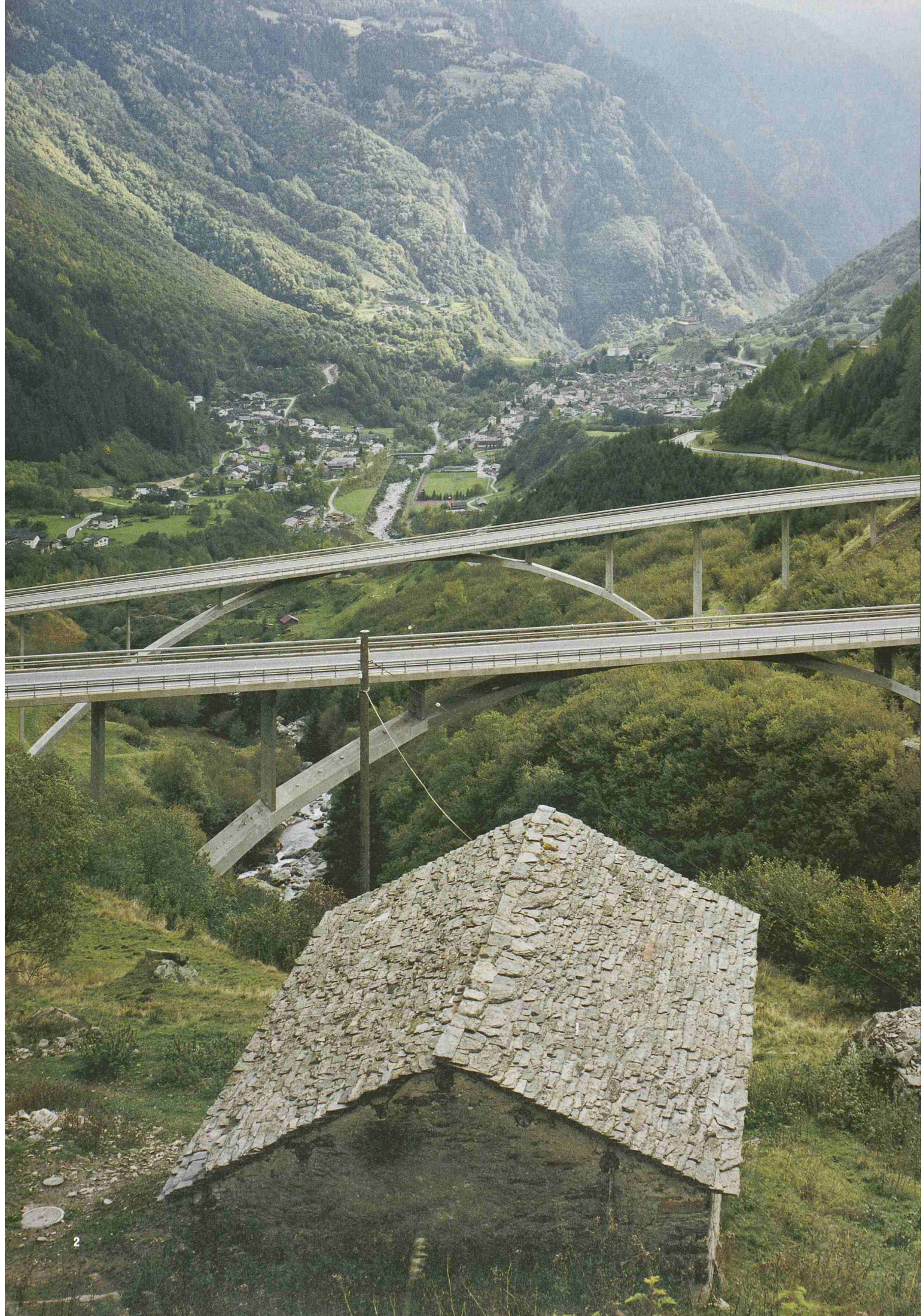
Andres Betschart (Text), Georg Aerni (Bilder)

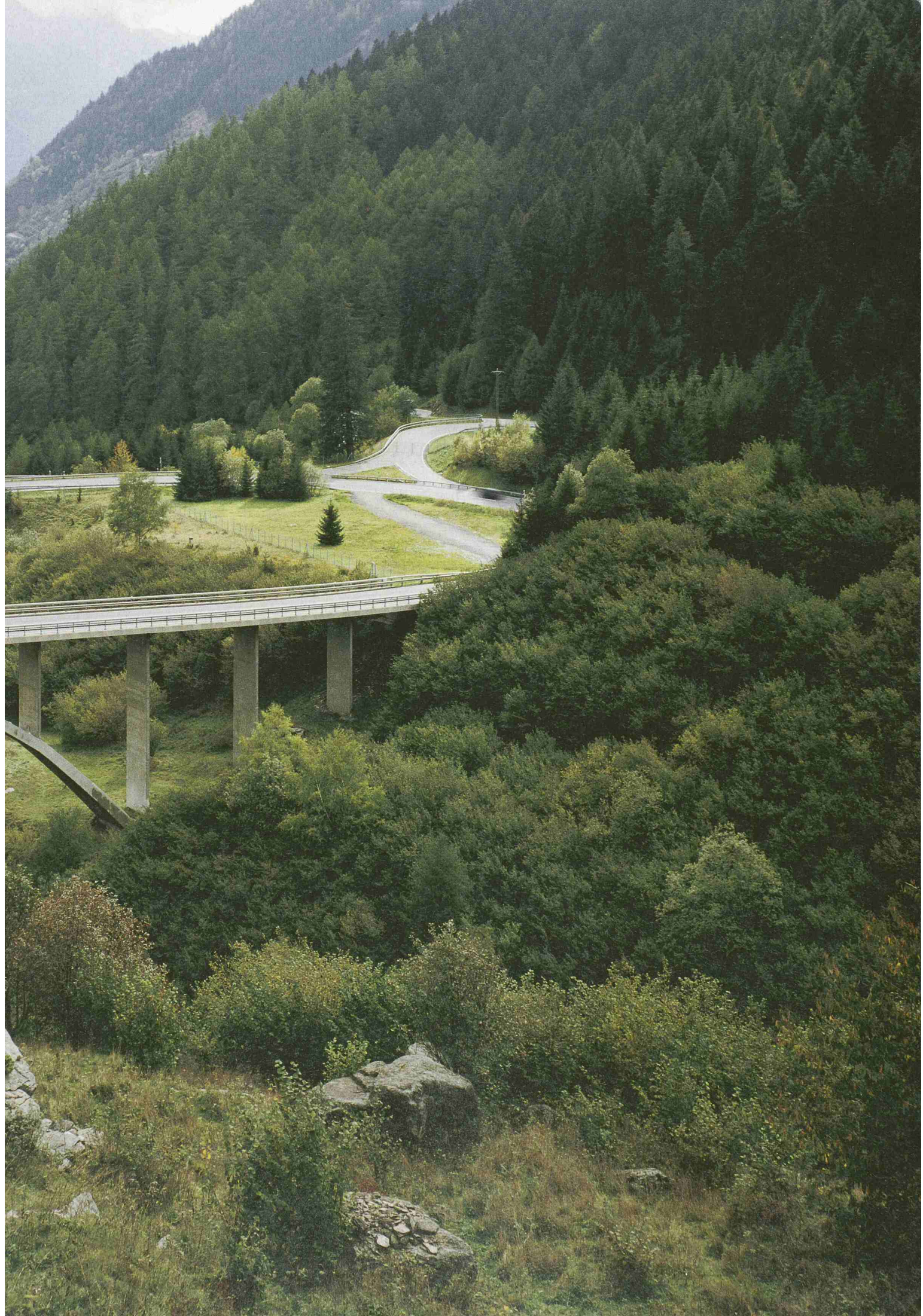
# Das Auf und Ab eines Passes

**Die Geschichte des San Bernardino zeigt, dass die Bedeutung der Alpenpässe nicht stetig zugenommen hat. Prosperität und Flauten wechselten ab, obwohl die Infrastruktur stets gut war. Die Abhängigkeiten waren immer vielfältig und überregional.**

Eine Autofahrt von Chur in den Süden? Nichts einfacher als das: in Chur ab auf die Autobahn und dann nicht mehr weg vom Gaspedal, bis man in Chiasso durch den Zoll gewinkt wird. Wenig mehr als zwei Stunden dauert heute diese Fahrt, wenn nicht gerade ein Winterein- oder ein Ferienanbruch den freien Fluss der Fahrzeuge auf der Nationalstrasse behindert. Noch vor hundertfünfzig Jahren brauchte die Express-Postkutsche gut das Zehnfache, und der Warentransport













allein bis Bellinzona erforderte fünf Tage, obwohl die San-Bernardino-Strasse damals eine der modernsten Verkehrsverbindungen über die Alpen war. Vor 250 Jahren galt es für einen Warentransport bis Bellinzona im Normalfall gar zehn Tage einzuplanen. Allerdings: Wer damals aus Graubünden in den Süden reisen wollte, hätte vielleicht nicht die San-Bernardino-Route gewählt, sondern wäre in Splügen im Rheinwald nach links abgezweigt und über den Splügenpass nach Chiavenna gezogen, oder er hätte gar schon in Thuisis den Weg durch die Schinschlucht eingeschlagen, um über die Julier-Maloja-Route oder den heute vergessenen Septimer ebenfalls Chiavenna zu erreichen.

Die Auswahl an Passverbindungen mit Transitfunktion in Graubünden war also in den Zeiten, bevor Eisenbahn und Autobahnen den Transitverkehr über und durch die Alpen kanalisiert, wesentlich grösser als heute. Die so genannte Untere Strasse – die San-Bernardino- und die Splügenroute – und die Obere Strasse – die Julier- und die Septimerroute – standen in Konkurrenz zueinander, und beim Warentransit aus dem süddeutschen Raum in die Lombardei sahen sich die Bündner Passverbindungen wiederum im Wettbewerb mit dem Brenner im Osten und dem Gotthard im Westen. Sicherheit, Schnelligkeit und die Höhe der zu

entrichtenden Wegzölle entschieden letztlich, welchen Weg der Kaufmann für den Transport seiner Waren wählte. Für den San Bernardino sprach, dass die Route durch verhältnismässig problemloses Gelände führte, die benachbarte Splügenroute hingegen hatte den Vorteil, dass sie einiges kürzer war und über den Comersee die direktere Fortsetzung nach Mailand besass.

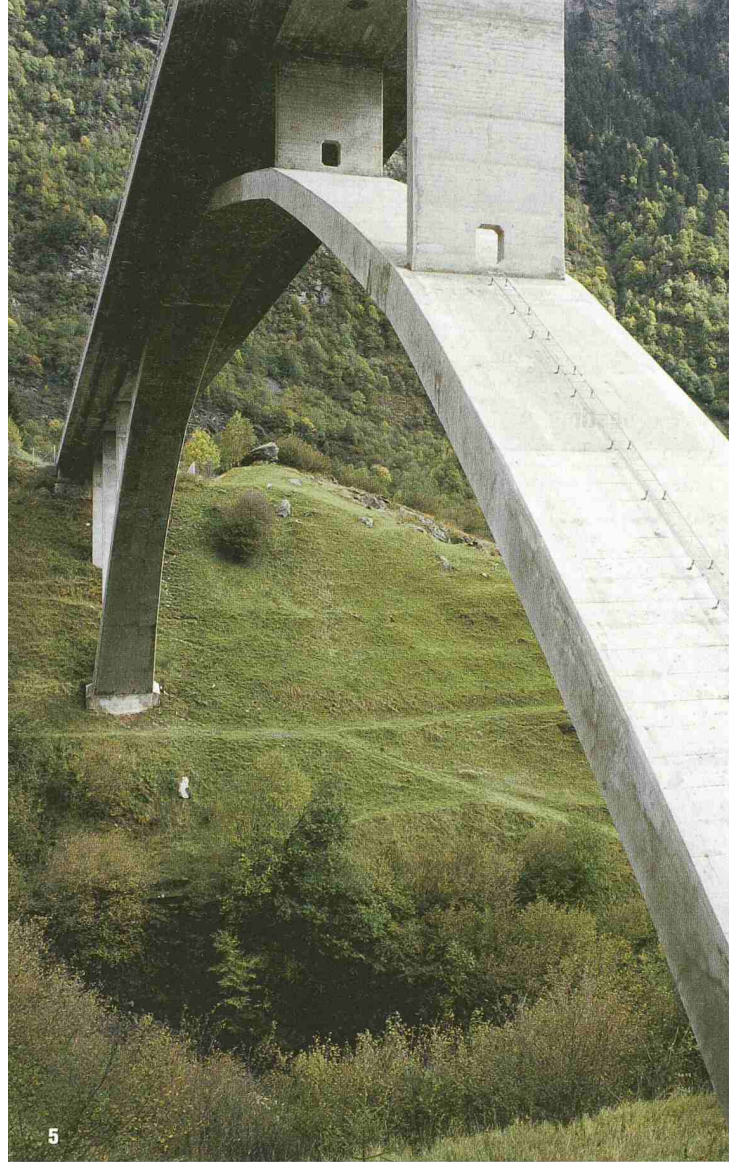
### Säumer bestimmen den Tarif

Neben der Transitfunktion hatten die Alpenpässe immer auch eine Bedeutung für den regionalen Verkehr. Als Verbindung zwischen den Tälern von Rhein und Tessin wird der San Bernardino wohl schon seit urgeschichtlicher Zeit begangen. Die Entwicklung als Transitroute verlief parallel zu derjenigen des Splügenpasses, was natürlich eng mit dem gemeinsamen nördlichen Zugang in den Talabschnitt Rheinwald zusammenhängt. Und gerade hier geschah nach 1470 der entscheidende Schritt nach vorn: Mit dem Ausbau der Viamala gelang es der Unteren Strasse, der Oberen Strasse im Transitverkehr den Rang abzulaufen.

Zur gleichen Zeit verfestigte sich auch die lokale Transportorganisation. Sie funktionierte nach dem System der Rodfuhr, das heisst in mehreren Etappen, zwischen denen die Transitwaren jeweils über Nacht in grossen Lagerhäusern, den Susten, gestapelt und darauf für den Weitertransport neu verteilt wurden. Die Säumer waren in den so genannten Porten genossenschaftlich organisiert. Jede Porte besass das Monopol für den Warenverkehr auf einem bestimmten Abschnitt des Saumpfades, und sie war im Gegenzug auch für dessen Ausbau und Unterhalt verantwortlich. Die mächtigen Transportorganisationen bemühten sich dabei – im eigenen Interesse – immer um intakte Weganlagen: Nicht weniger als drei Weggenerationen aus der Säumerzeit sind am San Bernardino nachzuweisen. Die letzte Neuanlage entstand 1770/71; sie war durchgehend karrengängig konzipiert.

### Neue Strassen – neue Organisationen

Die allgemeine Entwicklung des Strassenbaus setzte das traditionelle Transportsystem der Rodfuhr am Ende des 18. Jahrhunderts unter Druck: Im Mittelland wuchs seit der Mitte des Jahrhunderts nach französischem Vorbild das Netz der Chaussées, die dank einem soliden Unterbau und einer effizienten Entwässerung bei jedem Wetter mit Kutschen und Wagen befahrbar waren. Der Brenner, der bereits 1760 fahrbar gemacht wurde, warb den traditionellen Bündner Transitpässen spürbar Verkehr ab. Im Westen bedrängte der Gotthard als direkteste Verbindung zwischen den deutschen Rheinstädten und der Lombardei die Bündner zusehends. Unter diesen Umständen sah sich der junge Kanton Graubünden im frühen 19. Jahrhundert veranlasst, seine Passverbindungen mit modernen Strassen auszubauen. Damit stiess er auf heftigen Widerstand der Porten, die sich in ihrer Existenz gefährdet sahen – und dies nicht zu Unrecht, da die Fahrstrassen ganz neue Transportstrukturen ermöglichten, die ohne Umladen des Transportguts und ohne die lokalen Säumer auskamen. Doch allmählich



5

setzte sich die Bündner Regierung durch. Ihr Bauprogramm sah zunächst den Ausbau der Unteren Strasse vor, und dafür gab es gute Gründe: Während auf der Nordseite für den Splügenpass und den San Bernardino bis Splügen im Rheinwald nur eine Zufahrtsstrasse gebaut werden musste, waren jenseits der Pässe zwei verschiedene politische Mächte am Bau einer Strasse sehr interessiert: beim San Bernardino das Königreich Sardinien-Piemont, beim Splügen die österreichische Lombardei. Dank geschickten Verhandlungen gelang es den Bündnern, diese Mächte gegeneinander auszuspielen und so von beiden namhafte Beiträge zur Finanzierung beider Strassen zu erwirken. Weitere Unterstützung lieferten die Churer Spediteure, die hofften, sich dank der neuen Strasse über das Diktat der Porten hinwegsetzen zu können.

### Strassenbau: Politik und Geschäft

Für die 120 km lange Strecke Chur–Bellinzona zeichnete der Tessiner Staatsrat und Unternehmer Giulio Pocobelli aus Melide als Generalunternehmer verantwortlich. In seiner politischen Funktion kämpfte er zwar gegen die San-Bernardino-Strasse, da der Kanton Tessin den Gotthard favorisierte, als Geschäftsmann hingegen beteiligte er sich gerne am Werk der Bündner. 1818

begannen die Bauarbeiten, fünf Jahre später war das Werk vollendet. Die San-Bernardino-Strasse war damit nach der 1805 eröffneten Simplonstrasse die zweite Alpenpassstrasse der Schweiz (wenn man von der nie vollendeten Sustenstrasse von 1811 absieht). Bereits 1826 folgte die Splügenroute nach Chiavenna. Erst 1840 war die Obere Strasse über den Julier- und den Malojapass durchgehend ausgebaut. Der Bautechnik jener Zeit gemäss errichteten die mehrheitlich italienischen Bauarbeiter die zahlreichen Kehren und Stützmauern am San Bernardino ganz in Trockenmauertechnik mit lokalen Steinen aus mehreren Steinbrüchen entlang der Strasse. Auch kleinere Wasserdurchlässe wurden trocken gemauert; lediglich bei Brücken gelangte Mörtel zum Einsatz.

Die Bündner Strassenbauinitiative machte sich bezahlt: In den 1840er- und 1850er-Jahren erlebte der Transit über die Bündner Pässe einen enormen Aufschwung; im Spitzenjahr 1856 hatte sich die transportierte Gütermenge gegenüber dem Jahr 1820 vervierfacht. Das Transportsystem der Porten und der Rodfuhr passte allerdings nicht mehr auf die neuen Verkehrswege. Die einst mächtigen Säumer verloren 1835 ihren politischen Kampf gegen die freie Konkurrenz auf den Passstrassen, 1861 wurden die Porten abgeschafft. An ihrer Stelle entwickelten sich professionelle Fuhrbetriebe, die mit Pferdegespannen ungleich grössere Lasten schneller über den Pass führen konnten als die Säumer. Da sie zu einem grossen Teil nicht aus dem Tal stammten, brauchten sie Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten, so dass entlang der Transitrouten ein vielfältiges Gewerbe mit Gasthöfen, Schmieden und Sattlereien entstand.

### Eisenbahn-Konkurrenz, Aufschwung mit Autobahn

Doch diese Blüte war nur von kurzer Dauer: Mit der Eröffnung der Brennerbahn 1867 und des Gotthardbahntunnels 1882 brach der Transitverkehr über die Bündnerpässe allmählich zusammen. Transportfirmen und Gasthöfe gingen ein; die Auswanderung aus den Tälern nahm sprunghaft zu. Am San Bernardino brachen ruhige Zeiten an. Wie auch an den anderen Bündner Pässen war nur noch ein bescheidener regionaler Handels- und Personenverkehr zu verzeichnen – und da im Kanton Graubünden bis 1925 ein Automobilverbot herrschte, bestimmten nach wie vor Postkutschen und Pferdegespanne das Bild auf den Strassen.

Mit der Eröffnung des San-Bernardino-Tunnels als Kernstück der Autobahn A13 wurden 1967 die Karten abermals neu verteilt. Der San Bernardino ist zum wichtigsten Bündner Alpenpass aufgestiegen. Der Splügen hingegen ist die regionale Verbindung geblieben, die er mit der Eröffnung der Gotthardbahn geworden war. Für die Ortschaften entlang der Route ist das aber kaum mehr von wirtschaftlicher Bedeutung.

Paradoxerweise ist es der Nationalstrasse zu verdanken, dass die grossartige Kunststrasse Giulio Pocobellis über den San Bernardino weiterhin erhalten und unterhalten bleibt: Als Ausweichroute für den Tunnel wurde sie 1990–97 umfassend saniert und an die Bedürfnisse des heutigen Verkehrs angepasst. Die federführenden Behör-

den – das Tiefbauamt des Kantons Graubünden und das damalige Bundesamt für Strassenbau (heute Astra) – gingen dabei äusserst umsichtig vor und zogen auch Experten für historische Verkehrswege bei, so dass die Strasse ihren Charakter aus der Bauzeit hat bewahren können: Die Kehren und Stützmauern erscheinen weiterhin als Trockenmauern aus lokalem Stein, die typischen Zäune mit steinernen Pfosten und hölzernen Holmen wurden beibehalten oder stilgerecht erneuert, und einzelne unschöne Sanierungen mit Beton aus früheren Zeiten konnten sogar wieder rückgängig gemacht werden. Damit bleibt der San Bernardino weiterhin eine attraktive Route. Nicht nur für die Automobilisten, die mit Tempo 80 durch den Tunnel sausen, sondern auch für Wanderer, Biker und Genussfahrer, die den Weg über den Pass wählen und dabei den Reiz der herrlichen Gebirgslandschaft und der Verkehrswege aus mehreren Jahrhunderten entdecken.

---

Andres Betschart, Viastoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern,  
 andres.betschart@viastoria.ch  
 Die Fachorganisation Viastoria setzt sich für die Erforschung und Erhaltung der historischen Verkehrsinfrastruktur ein (vgl. tec21 35/2004).

#### Literatur

- Paolo Mantovani: La strada commerciale del San Bernardino. Nella prima metà del XIX secolo. Locarno 1988.  
 Jürg Simonett: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die Untere Strasse im 19. Jahrhundert. Chur 1986.  
 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS (Hg.): Wanderungen auf historischen Wegen. 17 Ausflüge zu Denkmälern der Kultur- und Verkehrsgeschichte. Thun 1990.  
 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS (1983–2003 im Auftrag des Bundes durch Viastoria – bis 2003 unter dem Namen IVS – am Historischen Institut der Uni Bern erarbeitet).

1

**Zwischen S. Bernardino und Pian San Giacomo**

2 und 5

**Zwischen Pian San Giacomo und Mesocco**

3

**San Bernardino**

4

**Roflenschlucht (zwischen Andeer und Sufers)**

6

**Bei Andeer**

