

Zeitschrift:	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band:	12 (1962)
Heft:	2
Artikel:	Das Projekt einer Strasse vom Walensee zum Langensee 1771/72
Autor:	Müller, Iso
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-80342

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: 23.02.2026

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

MISZELLEN — MÉLANGES

DAS PROJEKT EINER STRASSE VOM WALENSEE ZUM LANGENSEE 1771/72

Von P. Iso MÜLLER

1. Die Initiative der Glarner, ihre Hintergründe und Mißerfolge

Der große Gedanke, eine leistungsfähige Straße über die Glarner Pässe nach Bünden zu bauen, entstammte nicht der wirtschaftlichen Prosperität, sondern der bitteren Not. Schon Ende 1769 entstand großer Kornmangel¹. Der lange und schwere Winter 1769/70 ließ nichts Gutes ahnen. Anfang 1771 mußte man viel Getreide aus Italien kommen lassen. Schneefälle und Regen, Mäuseplage, Typhus und Ruhr, all das machte das Jahr 1771 zu einem wahren Unglücksjahr². In Glarus wie in Graubünden war die Not gleich groß. Die Glarner hatten einen noch längeren Weg zu den italienischen Kornkammern, weshalb sie eher in schlechterer Lage waren als die Bündner³. Die Kornhändler klagten über die hohen Speditionskosten der Bündner. Ein Chronist von 1774 belegt uns diese Lage: «Da von Cläven bis Chur gewöhnlich 4,5 fl. auf den Saum bezahlt worden, stieg diese Fracht bis auf 30 fl. Pündtner-Währung. Viele von den hinteren Gegenden des Landes nahmen über unsere Gebirge da und dort den Weg nach Bellinz und saumeten auf eignen Schultern Froment ins Land⁴.» Um also die Bündner Transportkosten und Zölle zu umgehen, trugen die Glarner einfach auf ihren Schultern Getreide über die Bündner Pässe. Aber auch die österreichischen Zölle Mailands hemmten die Korneinfuhr. Deshalb beklagten sich die

¹ Staatsarchiv Wien, Abt. Graubünden (SAW), Fasz. 34. Buol, österr. Ges. in Rätzüns, an Minister Kaunitz. 11. Nov. und 12. Dez. 1769.

² CHR. G. BRÜGGER, *Beiträge zur Natur-Chronik der Schweiz* 6 (1888), S. 28—34, dazu J. A. v. SPRECHER, *Kulturgeschichte der Drei Bünde im 18. Jahrhundert*, ed. JENNY, 1951, S. 2, 8, 565.

³ CHRISTOPH TRÜMPI, *Neuere Glarner Chronick*. Winterthur 1774. S. 666—678, über die Hungerjahre 1770—1771.

⁴ TRÜMPI, l. c., S. 674.

Glarner darob beim österreichischen Statthalter der Lombardei, Graf Firmian in Mailand, und forderten, gleich wie die bevorzugten Zürcher behandelt zu werden, andernfalls sie eine andere Straße einzuschlagen suchten (prendere un altra strada)⁵. Offenbar nützte die Vorstellung nicht viel. Daher drängte sich ein anderer Plan auf, der um so begreiflicher war, als ja das Land Glarus seit 1765 den Hauptmann Jakob Schindler beauftragt hatte, systematisch die Straßen des ganzen Linthgebietes zu verbessern⁶. Es waren also die Glarner, welche die Initiative ergriffen und den kühnen Gedanken faßten, sich über zwei Pässe, den Panixer und den Lukmanier, den Weg zu den oberitalienischen Reichtümern zu öffnen.

An der *Landsgemeinde vom 12. Mai 1771* äußerte man zuerst den Wunsch, es möge «der Paß aus unserem Land gegen den Oberen Grauen Bund und so weiters bis in das Bollenz geöffnet werden». Man hoffte, es würden Uri und die mitregierenden Orte Schwyz und Unterwalden sowie der «Fürst von Disentis und die benachbarte Hochgerichte alle Hand hierzu biethen». Die Anregung wurde bejaht unter der Bedingung, daß die genannten Nachbaren die Sache richtig an die Hand nehmen und bei der Errichtung von «Niederlaagen, Zöhlen und Weggelteren» nach Billigkeit verfahren. Die Behörden erhielten in der Landsgemeinde den Auftrag, «die erforderliche Correspondenz» zu führen⁷.

Sie wandten sich zuerst an den *Abt Kolumban Sozzi* (1764—1785), der ja zugleich Fürst der Cadi, also des Gebietes von Brigels bis Tavetsch, war, dazu noch einflußreicher Hauptherr des Grauen Bundes. Zudem stammte er von Olivone im Blenio, war also als Abt wie als Bürger am Lukmanier interessiert. Das Schreiben der Glarner, das diese offiziell in den ersten Monaten des Jahres 1771 an den Abt richteten, ist nicht mehr erhalten, da das Archiv der Abtei 1799 verbrannte. Wohl aber ist die Antwort, welche Abt Sozzi gab, noch im glarnerischen Ratsprotokoll vom 11./22. Mai 1771 inhaltlich ganz erhalten. Der Disentiser Prälat wies die Bittsteller darauf hin, daß das Projekt «der neuw zu eröffnenden Straße nicht so vil von ihmme als von den zweȳen Hochgerichten oder Landschaften *Waltenspurg* und *Disentis*, deren Boden der neue Durchpaß nothwendig berühren mußte, abhange, also gereichte ihmme allzu schwär zu erachten, ob dieselbige ihren Beyfahl hiezu geben wurden oder nicht». Der Abt versprach jedoch, das Thema bei nächster Gelegenheit «so nachdrucksam als möglich» vorzubringen, um eine befriedigende Auskunft darüber erteilen zu können. Gleichwohl gab er seine eigenen Gedanken darüber preis, indem er zunächst

⁵ Landesarchiv Innsbruck, Rätzünser Akten. Bd. 9. Firmian an Buol. 29. Januar 1771.

⁶ JOACHIM HEFTI, *Geschichte des Kantons Glarus von 1770 bis 1798*. 1914. S. 65—80; ferner FRIDOLIN KUNDERT, *Die Lebensmittelversorgung des Landes Glarus bis 1798*. 1936. S. 57—59.

⁷ Landesarchiv Glarus, I. 87. Gemeines Landsgemeindeprotokoll, 1./12. Mai 1771. Für mannigfache Hinweise und Dienste ist der Verfasser dem Glarner Landesarchivar, Dr. Jakob Winteler, Glarus, und Pfarrer Dr. Paul Thürer, Mollis, sehr zu Dank verpflichtet.

das Problem vom *Blenio*, seiner Heimat, aus betrachtet. «Was das Bollenzertthal betreffe, seÿe selbes seines Wissens nicht nur urbietig, sondern von langer Zeit hero sehr begierig, an einen so heilsamen Wercke die Hand zu legen, und solte es disfahls von den 3 lobl. gebiethenden Ohrten auch nicht unabhängig seÿn, welches er nicht wüsse, so wurde seines Erachtens von dorthen, den lobl. Stand Urý vorbehalten, gar kein Anstand zu besorgen seÿn. Er werde aber auch jenseiths die nähere Berichte einzuholen bedacht seÿn und mitlerweýle habe er die Ehre, meinen gnädigen Herren zu versichern, daß an seiner Mitwürckung beý einen dermaßen anständigen und beýderseiths höchst vortheilhaften Unernemen allenfahls nicht ermanglen solle⁸.» Abt Kolumban war also sehr vorsichtig und wollte zuerst die Landschaften selbst sich aussprechen lassen. Er sah auch schon den neuralgischen Punkt der Frage. Wie sollte Uri die Erlaubnis dazu geben, nachdem es für den Gotthardpaß so viel getan hatte? Noch 1707/1708 die kostspielige Durchsteichung des Kirchenfelsens und damit die Schaffung des «Urner Loches», welches den Verkehr sehr erleichterte. Dann zeigte ja auch die Erhebung der Leventina 1755, wie wichtig dieser Paß war. Warum nun dessen Verkehrswert durch die Förderung einer Konkurrenzstraße schmälern⁹?

Die Glarner nahmen in ihrer *Ratssitzung vom 22. Mai 1771* vom Antwortschreiben des Abtes Kenntnis und beschlossen auf dessen Wunsch hin, zwei gleichlautende Briefe an die beiden nachbarlichen Hochgerichte Waltensburg (Jörgenberg) und Disentis (Cadi) abzusenden. Darin orientierten sie über ihre Pläne und erbaten sich eine Antwort. Zugleich mußte der «Leüffersbote» dem Abte ein Dankeschreiben bringen, worin auch die beiden Briefe an die genannten Hochgerichte abschriftlich beigelegt waren. Die Glarner baten den Abt, «die über dieses Geschäft einzuholen verheiße Bericht gelegentlich zu notificieren¹⁰».

Regierender Landammann in Glarus war damals, 1771—1774, der juristisch gebildete und historisch interessierte *Dr. Cosmus Heer* (1727 bis 1791)¹¹. Er schlug dem Rate vor, die Schriften des Archivs durchsuchen zu lassen, um «die Beweggründt zu erheben, worum in ehevorigen Zeiten, da die Straß über den Püntnerberg zu machen in der Motion, ja würcklichen Endtschlossenheit gestanden, dazumahlen nicht in Stand gebracht worden seÿe». Vermutlich erinnerte sich Heer allgemein an die diesbezüglichen Bemühungen des 16. Jahrhunderts, an 1548 und 1566. Wahrscheinlich auf letzteres Datum bezieht sich seine nähere Angabe, daß man damals schon Susten in Matt und Elm errichtet habe, deren Überbleibsel man jetzt noch

⁸ Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 11./22. Mai 1771.

⁹ Kurze Übersicht bei W. BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St.-Gotthardpaß vor Eröffnung der Gotthardbahn*, 1954, S. 22—26. Dazu A. KOCHER im *Historischen Neujahrsblatt von Uri* 1949/50, S. 87—90, 97, zu 1734—1770.

¹⁰ Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 11./22. Mai 1771. Dazu Kopierbuch gemeiner Standesschreiben 1767—1772, III, 4, Glarus an Abt. 11./22. Mai 1771.

¹¹ HBLG III, S. 548; IV, S. 102.

erkennen könne¹². Der Rat stimmte dem klugen Vorschlag zu und beauftragte drei Persönlichkeiten, ehrenamtlich diese Aufgabe zu übernehmen und dem Rate «die erfundene Schriften zum nöthigen Gebrauch» vorzulegen¹³. Es waren dies der damalige Landesfähnrich Dr. med. Johann Heinrich Zwicki (1732—1799), später Landammann 1786—1789, sowie der gleichnamige Joh. Heinrich Zwicki (1731—1794), Ratsherr 1759, später Landvogt zu Werdenberg¹⁴. Hinzu kam noch Johann Leonhard Bernold (1710—1787), ehemals Landvogt zu Uznach und Sargans sowie Landammann 1759—1761, 1764—1766, dazu später noch 1779—1781¹⁵.

Der Glarner Bote brachte vom Abte wenig erfreuliche Nachrichten. Die beiden Hochgerichte seien «des gänzlichen unentschlossen geblieben» und könnten sich nicht «in die unertraglich sich vorbildende Kösten» einlassen. Prälat Kolumban Sozzi aber wünsche, mit dem *Straßenbaumeister Joh. Jakob Schindler* mündlich zu sprechen und mit ihm auch «den Augenschein» zu nehmen, ob diese «neüe Paß-Einrichtung möglich wäre und an welchen Ohrten durch ein solcher genohmen werden könnte». Tatsächlich beauftragte der Rat am 28. Mai 1771 Schindler, sich nach Disentis zu begieben, um die ganze Sache zu beraten und «auf ein[en] soliden Fuß zu sezen» sowie «die gemeinschaftliche Mitbeaugenscheinigung aller Ohrten» vorzunehmen¹⁶. Schindler sollte jedoch erst nach Disentis gehen, sobald «der noch zimlich vorhandene Schnee auf dem Gebirg es verstatten» werde¹⁶. In der Ratssitzung vom 14. Juni 1771 nahm man davon Notiz, daß der Abt auf Schindlers Erscheinen warte und gab letzterem nun die letzte diesbezügliche Anweisung. Er solle alle Mittel zum Ziele ergreifen, auch dem Abte «die allfähig erfindenden Bedencklichkeiten vertraulichen eröffnen». Dem Fürsten Kolumban solle der Glarner Gesandte «alle erforderliche Gefälligkeit zu erweisen» suchen und die «Beaugenscheinigung soweit vorzunehmen bedacht seýn, als Ihro fürstl. Gnaden selbsten es rathsam erachten möchte». Insbesondere sollte Schindler vom Abte erfahren «was es etwan wegen dem Bollenzerthall etc. für eine Bewandtnus und Anschein habe und auf was Weiß hierüber die beste Einleitung und Einrichtung zu treffen wäre». Schließlich möge Schindler sondieren, was für Kosten und Zölle erwachsen würden¹⁷. Aus dem ganzen ausführlichen und eindringlichen Auftrag des Rates ist ersichtlich, wie sehr Glarus auf die Paßeröffnung drang.

¹² Landesprotokoll 11./22. Mai 1771; «zumahlen doch gutermaßen bekant, daß schon dissertwegen zu Matt und Ellen Niderlagshäuser erbauwen worden, welche anjezt noch darfür erkent werden.» Auf 1566 bezieht diese Nachricht bereits KUNDERT, S. 59. Über die glarnerisch-bündnerischen Paßverbindungen siehe demnächst eine Studie im *Bündner Monatsblatt* 1961.

¹³ Landesprotokoll 11./22. Mai 1771.

¹⁴ Zur Identifikation siehe TRÜMPI, S. 706, 716, und HBLs VII, S. 776.

¹⁵ HBLs II, S. 193.

¹⁶ Landesarchiv Glarus. Kopierbuch gemeiner Standesschreiben 1767—1772, III, 4. Rat von Glarus an Abt, 17./28. Mai 1771.

¹⁷ Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 3./14. Juni 1771.

So begab sich Straßenbaudirektor *Johann Jakob Schindler* († 1791) in der zweiten Hälfte des Juni 1771 ins Bündnerland¹⁸. Nach seiner Rückkehr berichtete er über seine Reise im Schoße der glarnerischen Landesregierung¹⁹. Er schlug den Weg von Glarus ins Sernftal ein und nahm in Elm Conrad Schindler als Begleiter mit. Dann stiegen sie an der Sernf weiter hinauf und zweigten in das Tal des Jätsbaches ab. Sie fanden, daß «die Straß dortselbsten wegen denen Grundlauwenen sicher einzurichten wäre». Schwierigkeiten sah der Straßendirektor erst weiter hinauf gegen «den sogenannten Saummer», wo drei Lawinen zusammenschlagen können, was zur «Winterszeits eint und andere Hindernussen erwecken» werde. Nachdem die beiden Glarner den Panixerpaß hinter sich hatten und in Panix angekommen waren, erfuhren sie dort, daß «einte disen Durchpaß wünschten, der mehrere Theill aber verwerften und wider die Instandsezung arbeiten thäten». Dieses Urteil bezieht sich nicht etwa nur auf die Panixer, sondern wohl allgemein auf die Bündner Oberländer, vielleicht sogar auf die Bündner gesamthaft.

Von Panix begab sich Schindler nach *Ruis*, der Endstation der Paßroute, dem Sitze des selbständigen katholischen Teiles der Herrschaft Waltensburg, von der sich 1734 die protestantische Dorfschaft Waltensburg abgetrennt hatte. Landammann und Rat der Gerichtsgemeinde Ruis gaben nur eine schriftliche «Interims-Antwort». Sie werden ein «Abkommen, wodurch sie von allen disfahls anwachsenden Beschwärdens verschadlosset würden, sich einzuverstehen nicht ausschlagen, allein es dörfte von der Landtschaft Disentis und Dorfschaft Waltensburg mehr Anstand geben». Also kein Risiko, keine Unternehmungsfreude!

Danach begab sich Schindler zum *Abte von Disentis*, von dem er «auf das allerhöflichste empfangen worden und überhaupt wohlderselbe sehr willig seÿe, zu einem solchen Straßenwerch alle nur mögliche Hand zu biethen und glaubte, daß solches nuzlich wäre, verspühre aber von denen Gemeinden daselbst eint und andere Schwierigkeiten». Das hatte der Abt ja schon früher in seinem ersten Antwortschreiben an Glarus befürchtet. Insbesondere wird Abt Kolumban den Widerstand des gesamten Hochgerichts Waltensburg erfahren haben, nicht so sehr denjenigen der Cadi. Deshalb schlug er nicht den Panixerpaß vor, sondern den Lembra, der nach Brigels führte, oder den Sandpaß, der nach Somvix ging. Welchen von beiden der Abt meinte, sagt uns der Bericht direkt nicht. Er betonte jedoch, daß der Abt «mithin lieber sechte, wan diese Straßen-Einführung durch das Großthall beschächte, zumahlen allda es meistens über seinen Grund und Boden bis auf den Berg gienge, zu welchem Ende der Fürst würcklich selbsten mit ihmme [= Schindler] dahin den Augenschein einzunehmen gewillet wäre». Nun gehörte wohl Brigels zur Cadi, aber Grund und Boden hatte dort das Kloster damals kaum mehr viel, wohl aber im Cafreiner-Tal

¹⁸ Über Schindler kurz *HBLS VI*, S. 184, dazu *HEFTI*, I. c., S. 68—80, und *KUNDERT*, I. c., S. 57—59.

¹⁹ Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 27. Juni/7. Juli 1771.

das zum *Sandpaß* führte. Heute besitzt die Abtei noch die dortige Alp. Hier also konnte der Abt am leichtesten die Straße machen lassen. Daß Abt Sozzi den Sandpaß wenigstens in erster Linie meinte, ergibt sich auch aus den späteren Berichten über das Ergebnis der damals vorgeschlagenen gemeinsamen Inspektion des Abtes und des Straßenbaudirektors Schindler (siehe unten). Diese Besichtigung wurde jetzt auf später verschoben. Unterdessen sollte der Abt sich über alles noch näher orientieren, vor allem auch über die Zölle.

Der Glarner Rat vom 8. Juli 1771 nahm diesen Bericht Schindlers dankend entgegen und bestimmte vorerst eine Kommission, welche einen Augenschein «auf unsere Seithen gegen dem Großthal» vornehmen sollte. Neben Straßendirektor Schindler gehörten dazu Joh. Rudolf Staehli, damals Landessäckelmeister (1768—1771), sowie ein Ratsherr Jacob Schuler²⁰. Sie sollten entscheiden, «ob und wie möglich dortselbst einen sicheren Durchpaß einzurichten seye, da danne die Erfindtnus zur weiteren Vorkehr referiret werden solle, in der Meÿnung, daß, wan hierseiths diesfahls eine Unmöglichkeit vorscheinte, dem Fürsten [d. h. dem Abte] mit seiner vorhabenden Müeh verschont werden könnte». Abt Kolumban müßte also nicht selbst die Pässe des Großtales besteigen, wenn man von der glarnerischen Seite her die Unmöglichkeit einer Straße feststellen würde. Offensichtlich traute man im Tale der Linth dem Plane des Abtes nicht allzuviel zu. In der gleichen Sitzung beschlossen die Ratsherren, das Schreiben, das Schindler von Ruis gebracht hatte, vorderhand unbeantwortet zu lassen. Nichts zeigt besser die zweifelhafte Lage an als dieser Umstand²¹.

Die Zusammenkunft des Abtes mit den drei Glarner Experten scheint jedoch Wirklichkeit geworden zu sein, denn in der Sitzung des Glarner Rates vom 14. April 1772 wurde berichtet, «was unsere der Enden hin abgeordnet gewesene Herren Deputierte von dem mit dem Fürsten selbst verpflogenen Augenschein vor Nachricht hindenbracht haben²²». Vermutlich fand also im Herbste 1771 oder im Frühling 1772 eine persönliche Inspizierung dieser Vierer-Kommission statt. Sie prüfte, ob sich vom Großtale aus ein Paßweg erstellen ließe. Dabei stand der *Sandpaß*, der unmittelbar nach Disentis ging, im Vordergrund. Camerarius Joh. Jakob Tschudy († 1784) ist dafür Zeuge, da er zuerst erzählt, wie der Panixerpaß außer Betracht kam und dann hinzufügte: «Hierauf wurde untersucht, ob sich von Linthal aus über die Sand neben dem Tödiberg vorbey ein Paß auf Disentis einrichten lasse, aber auch dies wurde als gar zu schwierig aufgegeben²³.» Christoph Trümpf berichtet 1774: «Von Linthal her durch die Sand-Alp

²⁰ Über Staehli siehe TRÜMPI, S. 705, und HBLs VI, S. 493, über Schuler von Rüti, siehe TRÜMPI, S. 720, und HBLs VI, S. 251—252 (Familie).

²¹ Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 27. Juni/8. Juli 1771.

²² Landesarchiv Glarus I, 74. Gemeines Ratsprotokoll, 3./14. April 1772.

²³ J. J. TSCHUDY, *Geographisch-physikalische Beschreibung des Kt. Glarus*. Landesbibliothek Glarus, Handschriften N 140, S. 15.

zur Rechten des Tödibergs gerad auf Disentis schiene die Natur zu widersprechen²⁴.»

In der *Sitzung des Glarner Rates vom 14. April 1772* kamen alle diesbezüglichen Vorkehrungen zu Gunsten eines Passes «durch die Pünth nach Italien» zur Sprache. Die Ratsherren stellen fest, daß «der Fürst zu Disentis zu diesem Antrag zwarn alle Hand gebotten habe, daß aber die beide Hochgericht zu Disentis und Waltensburg wegen denen vorfallenden unerträglichen Kösten sich einzulassen allerdings unentschlossen seÿen²⁵». Das bestätigt uns auch Camerarius Tschudy: «Der Fürst von Disentis scheint darzu geneigt und bereit, aber die benachbarten Hochgerichten wollten sich hierzu nit verstehen.» Ähnlich Trümpi: «Von Elm her über den gewohnten Pündtnerberg wollten sich die benachbarte Hochgericht zu nichts verstehen. Sie sagten uns, daß sie für einen Paß kein Geld und Kösten zu wagen gesinnet, mit ihrem Zustand zufriden lebend etc.» Daß hinter den angrenzenden Hochgerichten Churer Speditionsfirmen standen, verrät uns auf glarnerischer Seite Camerarius Tschudy: «Die interessierten Churer und andere Spediteurs aus Besorg, ihrer Eigennutz mindere sich, hatten Hand im Spil und suchten ihre Handelslüt abwendig zu machen.» Darüber werden uns die bündnerischen Quellen näheren Aufschluß geben. Unser Gewährsmann spricht hier vom Versuche des Jahres 1771, über den Panixerpaß eine Straße zu bauen²⁶. Die Glarner hielten nun nach allem dafür, «daß auf ein Haubt-Paß nicht mehr zu denken wäre, sondern man sich benügen müßte, wann die dermahlige Straße, soviel möglich, mit Viech und Pferdten wandelbahr gemacht wurde²⁷».

An der *Glarner Landsgemeinde vom 17. Mai 1772* erstattete Landammann Cosmus Heer Bericht über die ganze Paßfrage. Er stellte durchaus den Abt in gutes Licht, da ja derselbe den «Antrag genehmiget» habe. Aber von den beiden Hochgerichten Waltensburg und Disentis hätte man keine positive Zusicherung in finanzieller Hinsicht erreichen können. Schindler sei zum Abte abgeordnet worden, und es sei «der Augenschein mit Jhro fürstl. Gnaden selbsten verpflogen worden». Dann fährt Heer fort: «Ebenmäßig habe nach dem Begehren derselben [d. h. des Abtes und Schindlers] der Augenschein gewaltet, ob etwann durch das große Thal über Sand ein practicabler Weg könnte eingerichtet werden.» Nach Schindlers Bericht sei aber die Lage doch so, daß «von der Alp Jäz hinweg bis auf die Höche des Bergs keine daurhafte oder sichere Straße könnte gemacht werden, zumahlen unsere Gegend Sommer- und Winterszeit denen Grund- und Staublauwenen sehr unterworffen seÿe; hingegen jenne über die Sand-Alp wegen denen heüffigen Bergzügen und Schneefirnen nicht einmahl im Sommer möglich falle». Also eine sichere Straße nicht einmal über den Panixer,

²⁴ CHRISTOPH TRÜMPI, *Neuere Glarner Chronick*. Winterthur 1774, S. 678.

²⁵ Gemeines Ratsprotokoll, 3./14. April 1772.

²⁶ TSCHUDY, l. c., S. 15. TRÜMPI, S. 678.

²⁷ Gemeines Ratsprotokoll, 3./14. April 1772.

geschweige denn über den Sandpaß! Heer schloß seinen Bericht mit dem Vorschlag des Rates, wenigstens den Weg über den Panixerpaß für Vieh und Pferde auszubauen²⁸.

Eine kühle Abrechnung mit einem großzügigen Projekt! Die Glarner gingen auch in ihrem nüchternen Sinne bald zur Tagesordnung über. Der Chronist *Christian Trümpy* erzählt 1774, also nur zwei Jahre später, in lakonischer Kürze: «Ein Hauptpaß von Bellinzona her über Disentis ins Land zu ziehen, ist 1542 (und) 1771 in starker Bewegung gewesen, aber wieder vergessen²⁹.» Aber Trümpy ging es nicht so leicht, den schönen Plan zu begraben. Er berichtet nämlich an einer späteren Stelle seines Werkes ausführlicher über dieses Projekt und fügte am Schlusse noch bezeichnend bei: «Die Handels-Städte Zürich, Basel, St. Gallen hätten diesen neuen Paß sehr gewünscht³⁰.» Die Nachsuche in den Ratsprotokollen dieser drei Städte hat bisher noch kein Ergebnis zutage gefördert. Vielleicht gelingt es aber, gelegentlich aus privaten Briefen und Tagebüchern entsprechende Belege ausfindig zu machen. Daß aber Zürich für den Plan Sympathie zeigte, das melden uns bündnerische Quellen, denen wir uns nun zuwenden müssen.

2. Der Streit der Venezianer, Österreicher und Franzosen um die Bündner Pässe

Das Land der 150 Täler hatte viele Pässe, die nach Italien führten. Der alte und bewährte Weg ging von der Churer Hauptstadt über den Splügen nach Chiavenna, von dort in die lombardische Tiefebene. In der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts regten neue Projekte die Köpfe auf. Die Venezianer suchten die *Markusstraße* ins Veltlin auszubauen, was 1761 den Disentiser Abt Bernhard Frank (1742–1763) veranlaßte, den weiteren Ausbau der *Lukmanierstraße* als Gegenprojekt in den Vordergrund zu stellen, um so den Weg zum österreichischen Mailand offen zu halten. Die Planungen beider Parteien gelangten nicht zum Ziele. Der dritte Mailänder Traktat von 1762, den die Österreicher mit Bünden schlossen, sah die ganze Förderung der Chiavenna-Straße vor³¹. 1769 setzten die Venezianer durch ihren Gesandten Spini wiederum an, was die österreichischen Politiker (Firmian in Mailand und Kaunitz in Wien) veranlaßte, eine Straße von *Chiavenna* über das Bergell und das Engadin bis *Nauders* in Tirol ins Auge zu fassen. Peter Conradin von Planta-Zuoz war der Bündner, der sich besonders für dieses Ziel einsetzte. Der Plan begegnete großen Schwierigkeiten, nicht zuletzt von den Engadinergemeinden selbst und besonders von der Familie Salis, die an ihrer Position an der Splügenstraße und im Veltlin höchst interessiert war³².

²⁸ Landesarchiv Glarus I, 87. Gemeines Landsgemeindeprotokoll, 6./17. Mai 1772.

²⁹ TRÜMPI, S. 15.

³⁰ TRÜMPI, S. 678.

³¹ Näheres im *Bündner Monatsblatt* 1961.

³² Viel Material im *Jahresbericht der Hist.-antiquarischen Gesellschaft des Kt. Graubünden* 38 (1908), S. 114–199.

Im Sommer 1771 wußte nun Stephan von Salis in Maienfeld zu berichten, daß man statt der Engadinerstraße eine Route vom Langensee über das Misox plane. Churer Handelsleute, vorab solche des Handelshauses Simonetta, hätten erklärt, «den Weg vom Lagho Maggiore über Bellenz und das Misoxerthal in ihren Kösten in zulänglichen Stand zu stellen und zu erhalten, auch zu einem Commercien-Tractat mit dem König von Sardinien es einzuleiten, dafern Bündten zu dieser Straßen Hand bieten wolle³³». Damit wäre statt der bisherigen Straße Chiavenna–Splügen–Chur eine westlicher gelegene Route Bellinzona–Bernhardin–Chur in Frage gekommen.

Stephan von Salis weiß jedoch von einer noch westlicher gelegenen Straße zu berichten. Er erinnert in seinem Schreiben den österreichischen Gesandten daran, daß schon Abt Bernhard Frank eine Straße vom Lago Maggiore über Disentis nach Truns, Waltensburg, Flims und Chur geplant habe. Stephan von Salis fügte zu dieser Route *Bellinzona–Lukmanier–Chur* noch die *Glarner Variante* hinzu. Diese Straße führe «theils aber von Dissentis gerade in Canton Glarus, sofort der Schweiz zu, welch letztere [d. h. Straße] wohl ihrer Nähe halben für alle auß Italien in die Schweiz, Frankreich usw. gehende oder von dorthero kommende Kauffmanns-Güter die ersorglichste seyn wurde». Nach diesem ganz richtigen Hinweis auf die Schwierigkeit der Straßenführung verrät uns der politische Reporter von Maienfeld die glarnerische Initiative dieses Planes: «wie dann würklich der Canton Glarus allbereit der Landschaft Dissentis den Antrag darüber gemacht haben solle, dieße Straße über die Berg von dem Stand Glarus und auf ihren Kösten eröfnen zu wollen, nachdem sie in ihrem eigenen Land schon eine kostbare und zierliche Landstraße mit großen Kösten gemacht, deren Absicht sich mit nichts ehender als eben dem Plan einer gegen andere Staaten bezweckenden Commercial-Straße einnen läßt³⁴.» Vermutlich spielt hier Salis auf die vom Straßenbaudirektor Jakob Schindler durchgeföhrte systematische Verbesserung der Glarner Straßen an.

Salis berührt auch die *rechtlich-politische Seite* dieser Straßenplanung. Wenn andere Gemeinden neue Straßen errichten dürften, dann sei das gleiche auch den Hochgerichten des Grauen Bundes gestattet. Sie würden sich viel eher darüber einigen als die Gemeinden des Engadins und Bergells über die Straße Chiavenna–Nauders. Am Schlusse macht Stephan v. Salis aufmerksam, daß solche «Gespräche» selbst bei erfahrenen Politikern wie Präsident Peter von Salis und Ulysses von Salis-Marschlins zu beobachten seien³⁵. Salis-Marschlins, der Exponent Frankreichs, war immerhin damals ein Mann von Bedeutung. Fast noch mehr Peter von Salis (1729–1783),

³³ Vermutlich gehörten die Simonetta von Chur den bündnerischen in Roveredo und Schams beheimateten Familie an. *HRLS VI*, S. 374. Das Haus ist nicht erwähnt bei St. BUC, *Beiträge zur Verkehrsgeschichte Graubündens*, 1917, S. 25–34.

³⁴ SAW Stephan v. Salis an Buol. Maienfeld, 5. August 1771. Der wichtige Brief bildet Beilage 1. zum Schreiben Buols an Kaunitz. Räzüns, 16. August 1771.

³⁵ SAW Stephan von Salis an Buol. Maienfeld, 5. August 1771.

Präsident der Syndikatur (der Amtsführung) und vor allem Inhaber und Pächter der Landeszölle sowie seit 1760 Besitzer des Bank- und Speditions-hauses Maßner³⁶.

Nach drei Monaten kam Salis nochmals auf das Disentiser Projekt zu sprechen. Die Straßenplanung von Planta-Zuoz begegne immer mehr Schwierigkeiten. Komme er nicht zum Ziele, so würden «seine Versuche nur andere in Bünden reizen, auf neue Straß-Einleitungen desto verwegner zu denken, unter welchen jene von Lago Maggiore oder Magadino über Dissentis nach Glarus gehende einer so mehreren Aufmerksamkeit würdig, nachdem, wie ich verläßlich vernommen, die Glarner wirklich dermalen ihr Corn mehrenteils schon über diese Straße mit merklichen Vorteil in Ansehung der Fracht und Fordernis bis in ihr Land kommen lassen, auch der Landschaft Dissentis allbereit vorteilhafte Anträge dieser Straßeinrichtung halber hätten machen lassen³⁷». Salis bestätigt also den schon bestehenden Verkehr über den Panixerpaß und verrät uns zugleich, daß das größere Projekt bei *Magadino* beginne, dem bedeutenden Hafen am Langensee noch bis ins 19. Jahrhundert hinein, an dem Schiffe von mailändischen und piemontesischen Orten damals gerne anlegten, wie uns ein Bericht von 1765 belegt³⁸.

Wie weit das Projekt bereits Anfang November 1771 in die Wirklichkeit umgesetzt war, erfahren wir wiederum durch unsern gleichen Gewährsmann. Er meldet, daß «der Plan derer von Glarus, die Straße vom Lago Maggiore über Dissentis nach Glarus, Zürich und weiters einzurichten, immer bedenklicher wird, nachdem es nicht nur gewiß, daß die Glarner ihr mehrestes Corn aus Italien von dem Lago Maggiore her über diese Straße mit Saumpferden allbereit kommen lassen, und dieses um 3 Tagfahrten näher, somit auch wohlfeiler und geschwinder haben können». Salis glaubt sogar zu wissen, daß die Drei Bünde einen Zollbeamten abzuordnen in Begriffe seien, «um diese Afterstraße nicht zollfrei zu lassen, welches, wenn es nur einen kleinen Transito antreffete, dieser Mühe nicht lohnte». Unser Maienfelder Politiker weist wiederum darauf hin, wie sehr im Gegensatz zu den streit- und eifersüchtigen Gemeinden des Engadins und des Bergells im Bündner Oberlande eine Einigung schneller möglich sein werde: «Nicht weniger mutmaßlich ist, daß so großen Widerstand die Straß über Dissentis derowegen nicht haben dürfte, sitemalen es nur ein einziges Hochgericht antrifft, welches teils des aus dem Paß anhöfenden Nutzens, teils aber um ihrer wirklich bessereren Harmonie und Einverständnis zwischen den ersten Gliedern desselben, dem *Herr Abten*, *Castelberg*, *Kaprezen* sich viel ehender zu Annehmung der Glarnerischen Vorschläge und Einrichtung einer Straße, wodurch die Waren von dem Lago Maggiore an sie gezogen würden, einver-

³⁶ *HBLS* V, S. 47, und VI, S. 19.

³⁷ Staatsarchiv Mailand, Trattati con Grigioni (SAM TG), Stephan von Salis an Firmian. Räzüns, 6. November 1771.

³⁸ *Eidgenössische Abschiede VII*, 2 (1867), 1000 zu 1765. *HBLS* IV, S. 789.

stehen wird³⁹.» Zwar handelt es sich nicht nur um die Cadi, sondern auch um das Hochgericht Waltensburg-Ruis, wo jedoch der Abt auch noch Rechte hatte, zum wenigsten im letzteren Gebiete⁴⁰. Aber Fürst Kolumban Sozzi, dann der 1771 auf seinen Vorschlag hin gewählte Landrichter Conradin Andreas von Castelberg und wohl dessen Schwiegersohn Benedikt von Caprez († 1804) von Truns, der mit der französischen Partei sympathisierte und 1774 die Landrichterwürde erreichen sollte, das war immerhin ein starkes Triumvirat⁴¹.

Stephan von Salis hatte auch schon den österreichischen Staathalter in Mailand auf den neuen Weg Glarus–Disentis–Magadino–Langensee aufmerksam gemacht. *Firmian* war nicht begeistert. «Wenn die neue Straße durch das Engadin einen größeren Vorteil bietet und die Transporte erleichtert, dann muß diese stets jeder andern vorgezogen werden, obwohl die eine mit der andern keine Beziehung hat⁴².» Also Magadino–Glarus ersetzt nicht Chiavenna–Nauders! Aber beide konnte man nicht durchführen, das war zuviel. Firmian blieb bei seiner Idee einer Engadinerstraße. Vom österreichischen Standpunkte aus begreiflich, denn dieser Weg führte von Mailand über Nauders nach Innsbruck, verband also die österreichische Lombardei mit den habsburgischen Stammländern. Die Disentiser Straße führte zuletzt nach der Eidgenossenschaft, nach Zürich, von wo man nicht nur nach Süddeutschland, sondern auch nach Frankreich gehen konnte. Für die österreichischen Interessen war sie zu peripher, zu westlich, zu vieldeutig.

Nur mit Ärger sah der österreichische Gesandte bei den Drei Bünden, *Johann Anton von Buol* in Räzüns, daß das Engadiner Projekt immer fraglicher wurde. Er schob die Schuld den Gegnern zu, welche «den in Engadien bereits herrschenden Zwietrachtsgenst noch mehrers anzuflammen» sich bemühen. Gegen den Plan eingenommen waren in erster Linie die «Herren von Salis samt dem mit ihnen zu halten beginnenden Herren Abtten von Dissentis». Anderseits glaubte der österreichische Gesandte in Räzüns nicht an die Straße über den Lukmanier und den Panixer: «Ebenso zuversichtlich getröste mich, daß der würklich auf das Tapet gekomene mißliche Antrag, die von Glarus über Dissentis gegen dem Lago Maggiore leitende Straßen fahrbar zu machen, nicht zustand kommen werde, wenigstens versichern die hierbei einzufließen habende Gemeinden des Oberen Bundes nebst dem zwar nicht allzu aufrichtigen Herren Prälaten des Dissentischen Gotteshauses, hiervon abstehen und keinen mitwirkenden Schritt unternehmen zu wollen⁴³.» Bald darauf fühlte sich Buol veranlaßt, darüber Kaunitz

³⁹ SAM TG Stephan von Salis an Buol. Chur, 12. November 1771. Beilage zum Briefe Buols an Firmian vom 20. November 1771.

⁴⁰ I. MÜLLER, *Die Abtei Disentis 1696–1742*, 1960, S. 368–393.

⁴¹ Über Castelberg und Caprez siehe E. POESCHEL, *Die Familie von Castelberg*, 1959, S. 358–372, 464–465.

⁴² SAM TG Firmian an Buol. 12. November 1771.

⁴³ SAM TG Buol an Firmian. Räzüns, 20. November 1771.

Aufschluß zu geben. Nachdem er zuerst von den wachsenden Schwierigkeiten des Engadinerprojektes gesprochen hatte, fuhr er fort: «Jndessen ist allhier ein anderer der vertragsmäßigen Beförderung des wechßelseitigen Commercii widerlauffender Plan bereits in Vorschlag gekommen, nach welchem von dem Lago maggiore über Dissentis nacher Glarus, Zürich und weiters durch die Schweiz eine fahrbare Straße zu stande gebracht werden solle; und ich gewärtige bey Anlaß des innstehenden Churischen Andreaß-Marccts diesserthalben eine verlässige Auskunft zu erhalten; wo mittlerweile nicht ermangle, die Vorsteher deren betreffenden Gemeinden und sonderbar den hierbey unter der Decken steckenden Herren Abbt en von Dissentis von dießem tractatwidrigen Vorsaz so ernsthaft alß nachdrücklich abzuwahrnen⁴⁴.» Hier sieht man, wie sehr die Österreicher in der Disentiser Straße eine Verletzung des handelspolitischen Vertrages, den sie 1762 mit den Bündnern zu Mailand geschlossen hatten, sahen.

Einen gewissen hemmenden Einfluß scheint Buol ausgeübt zu haben, konnte er doch bald darauf an Firmian melden: «Jndessen ist von dem einsmalen erschollenen Gerücht, als ob auf die tractatwidrige Einleitung einer von Glarus über Dissentis gegen den Lago Maggiore führenden Straßen angetragen werden wolle, nunmehr alles erstillet und die von dem hierüber ernsthaft gewarneten Herren Abbt en von Dissentis erwartende Auskunft noch rückständig⁴⁵.»

Der *Abt* blieb indessen seine Antwort nicht schuldig. «Was den Weg von Glarus nach Disentis und von dort in die Vogteien der Herrn Schweizer betrifft, haben die Herren von Glarus ihr Ansuchen an mich und an mein Hochgericht von Ruis wiederholt, damit die seit unvordenklichen Zeiten bestehende Verbindung besonders in diesen jammervollen Zeiten gangbarer, als sie gegenwärtig infolge der Nachlässigkeit der Anwohner ist, gemacht und dann erhalten werde. Das wäre auch von der noch älteren Straße, die von Disentis in die benachbarten Vogteien führt, zu wünschen, ein Übergang, der für die Gemeinde von Disentis nicht nur sehr nützlich, sondern bei allfälliger Lebensmittelknappheit notwendig ist. Bis jetzt ist jedoch darüber noch nichts Entscheidendes geantwortet worden.» Nun legt Sozzi als gebürtiger Blenie und jetziger Fürst der Cadi sein ganzes Ansehen in die Waagschale, um die *Lukmanierroute* als wichtig zu erweisen. Er macht aufmerksam, daß nicht nur die gegenwärtige Not, sondern überhaupt der Blick in die Zukunft Vorkehrungen erfordere. «Wegen des übermäßigen Preises für die Spedition und wegen der zu weiten Entfernung kann meine Gemeinde unmöglich das Nötige an Getreide, Wein und anderen Produkten von Chiavenna kommen lassen. Jch sehe auch nicht ein, wie dies dem Mailänder Tractat entgegen stehen soll und was die Herren von Glarus damit zu tun haben. Von unserer Seite haben sie bis jetzt keine entscheidenden

⁴⁴ SAW Fasz. 35. Buol an Kaunitz. Rätzüns, 30. November 1771.

⁴⁵ SAM TG Buol an Firmian. Rätzüns, 4. Dezember 1771.

Antworten erhalten, da uns dieser Verbindungsweg wenig nützt, nicht soviel wie der über St. Maria zu den Vogteien, der, wie schon gesagt, immer notwendiger und unerlässlicher wird. In dieser Hinsicht kann ich Euer Exzellenz nichts versprechen noch ihn vernünftigerweise zu verhindern suchen⁴⁶.»

Buol betrachtete das Schreiben als keineswegs befriedigend, bezeichnete den Abt als «zweideutigen Herren» und hielt nach wie vor die Straße von Glarus zum Langensee als dem Mailänder Traktat entgegengesetzt. «Von dahero es einen nachdrucksamen Zuspruch erheuschen dürfte, derlei nachtheilige Anschläge aus dem Sinn und zur Vereitlung zu bringen⁴⁷.» Auch Firmian sah die Antwort des Fürsten Kolumban als zweideutig an und ermahnte Buol, «auf die weiteren Schritten aufzupassen⁴⁸».

Die Angelegenheit war wirklich noch nicht erledigt, da ja immer noch *Zürich* und *Glarus* dafür eintraten, ja letzteres nicht nur seine Straßen durch das ganze Land, «bis an diese Berge allbereit merklich verbessert, sondern sich auch angetragen haben solle, die Straße über den Berg ihrerseits in guten Stand zu stellen, wenn nur das Hochgericht Dissentis zu diesem Straßenbau gegen dem Lago Maggiore etwelche Hände bieten wollte». Stephan von Salis weiß aber auch von einem neuen Konkurrenz-Plan zu berichten. Handelsleute von Lindau und von der Schweiz sandten einen Beauftragten nach Chur, der dann die drei Pässe Splügen, Bernhardin und Gotthard bereisen und Bericht erstatten sollte, welche Straße von Lindau am Bodensee bis nach Intra am Langensee am ehesten zu begünstigen wäre⁴⁹. Bezeichnend für das damalige fieberhafte Interesse an neuen Handelslinien.

Ende 1771 und anfangs 1772 setzte die österreichische Partei alles daran, den Abt auf ihre Seite zu ziehen, um damit das Glarner Straßenprojekt zum Falle zu bringen und ihm «das Ohr gegen die heimlichen Vorschläge des Turiner Hofes ganz» zu verschließen. Vor allem sollte Firmian ihn andern Sinnes machen⁵⁰. Fürst Sozzi befand sich damals im Veltlin und reiste offenbar am 4. Januar 1772 von Morbegno nach *Mailand*. Dort sollte ihm der Statthalter klarlegen, daß Bünden nach dem Mailänder Vertrag verpflichtet sei, alles zu vermeiden, was den Transit von Chiavenna hemmen könnte⁵¹. In der Ambrosiusstadt traf Sozzi auch mit Peter Conradin von Planta-Zuoz zusammen, dem Befürworter der Engadiner Straße⁵². Firmian scheint den Abt beeindruckt zu haben, denn schon bald darauf erhielt Buol von Disentis

⁴⁶ SAM TG Abt an Buol. 8. Dezember 1771. Es handelt sich nur um einen Estratto di lettera, der als Beilage zum Briefe Buols an Firmian vom 11. Dezember 1771 überliefert ist.

⁴⁷ SAM TG Buol an Firmian. Räzüns, 11. Dezember 1771.

⁴⁸ Landesarchiv Innsbruck, Rätz. Akten, Bd. 10. Firmian an Buol. Mailand, 17. Dezember 1771.

⁴⁹ SAM TG Stephan von Salis an Firmian. Maienfeld, 16. Dezember 1771.

⁵⁰ SAM TG Peter Conradin von Planta-Zuoz an Firmian. Zuoz, 2. Januar 1772.

⁵¹ SAM TG Buol an Firmian. 6. Januar 1772.

⁵² SAM TG Buol an Firmian. 13. Januar 1772.

die Versicherung des Beistandes⁵³. Doch blieb der Abt den österreichischen Politikern ein Fragezeichen, da er mit dem französischen Vertreter Ulysses von Salis-Marschlins, dem Gegner der Route Chiavenna–Nauders, zu viel verbunden erschien. Um den Disentiser Fürsten ganz zu gewinnen, begab sich schließlich Major Friedrich von Planta-Samaden nach Disentis⁵⁴. Die Mission scheint nicht negativ verlaufen zu sein⁵⁵.

Auch P. C. von Planta wollte den Abt auf die österreichische Seite ziehen, aber nicht einfach in dem Sinne, um ihn von dem Glarner Plane abzuhalten und der Engadinerstraße geneigt zu machen. Er wollte ihn vielmehr durch die *Befürwortung des Panixerprojektes für die Engadinerstraße* gewinnen, wobei ihm letztere durchaus als das eigentliche Ziel vorschwebte und die Disentiser Route nur als Mittel zum Zwecke diente. Daher sprach *Planta* in seinen *Memoires*, die er am 22. Februar 1772 an Firmian für die Wiener Regierung einsandte, auch vom Glarner Projekt: «Man schlägt auch einen Weg über Disentis vor und zwar der Art, daß er den Gotthard-Transit zu Gunsten der Mailänder ganz zu Falle bringt und daß er den Abt von Disentis und auch alle seine Nachfolger der österreichischen Partei verpflichtet. In dieser Hinsicht bittet man Seine Exzellenz [= Firmian], sie möge dem Abte schreiben, daß man den Gesandten von Planta beauftragt habe, mit ihm zusammen die [entsprechenden] Schritte zu unternehmen und Mittel, die gegenseitig nützen, zu vereinbaren⁵⁶.» Firmian berichtete kurz darauf: «Der Kanton Glarus ist mit dem Herrn Fürstabt von Disentis in Verhandlungen eingetreten, um eine Straße zu errichten, die über Waltensburg und Disentis und durch das Bleniotal nach Bellinzona und dem Längsee geht, ohne daß die Zustimmung dazu von der ganzen Republik abhängt.» Das gleiche gelte auch für die Engadinerstraße, die ja noch mehr als die Lukmanierstraße der ganzen Republik förderlich sei⁵⁷. Also doch *zwei Straßen!* Das war offenbar für den Augenblick zu viel und wurde wohl von keinem der Befürworter ernst genommen.

Das dürfte die letzte Erwähnung des Glarner Projektes in der bündnerisch-österreichischen Politik sein. Die österreichische Politik selbst machte bald darauf im Herbste 1772 bis 1774 mit dem Engadiner-Plan Fiasko. Unwetter, Eigenrichtigkeit der Gemeinden und anderes mehr legten den Plan um. Der Abt selbst trennte sich zwar von Österreich nicht, ging aber schon am 3. April 1773 mit dem französischen Minister Ulysses von Salis-Marschlins einen engen Freundschaftsvertrag ein. Die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts stand im Zeichen der *Salis*, nicht mehr im Zeichen Österreichs. Diese regierende Aristokratenfamilie wollte nicht die Route über den Panixer-

⁵³ SAM TG Buol an Firmian. 15. Januar 1772.

⁵⁴ SAM TG Buol an Firmian. 22. Januar 1772. Zu Plantas Besuch ebendort, Firmian an Buol. 28. Januar 1772.

⁵⁵ SAW Fasz. 35. Buol an Kaunitz. 29. Januar 1772.

⁵⁶ Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden 38 (1908), S. 129, 173, mit dem französischen Originaltext vom 22. Februar 1772.

⁵⁷ L. c., S. 177, Firmian an Buol. Mailand, 25. Februar 1772.

und Lukmanierpaß zu den eidgenössischen Vogteien fördern, sondern ihren traditionellen Weg über den Splügen ins Veltlin, wo sie immer noch bedeutende Güter und Interessen hatte.

Das ganze Projekt Glarus–Disentis–Bellinzona–Magadino beschäftigte die Politiker in Glarus, Ruis und Disentis wie auch in Räzüns, Mailand und Wien eigentlich nur ein Jahr, nämlich vom Frühling 1771 bis zum Frühling 1772. Die Glarner verabschiedeten das Panixerprojekt schon ziemlich bald, nachdem das Hochgericht Jörgenberg und auch die Cadi nicht mitmachten. Das Ersatz-Projekt über den Sandpaß 1771/72 erledigte sich um so mehr, als es viel zu schwierig war. Die Bündner selbst stritten sich noch länger darum, als es eigentlich zu erwarten war. Nachdem der Gotteshausbund und der Zehngerichtenbund den Vorschlag mehr oder weniger von Anfang abgelehnt, nachdem auch die Österreicher alle Aufmerksamkeit auf ihr Straßenprogramm Chiavenna–Nauders gelenkt hatten, war nicht viel zu hoffen.

Der ganze Plan der Glarner entstand infolge der Hungerjahre und der allgemeinen Not. Als die Eidgenossenschaft, durch die nationalsozialistische *Eroberung Österreichs* im Frühling 1938 aufgewühlt, sich militärisch sichern wollte, da rief man nach einer dauernden Verbindung zwischen Glarus und Bünden. Das Glarner Volk trat aus wirtschaftlichen Gründen für den Panixer- oder Segneserpaß ein. Parlament und Bund beschlossen jedoch 1939 aus militärischen Gründen eine Straße über den Kistenpaß. Die Ausführung ließ jedoch auf sich warten. Unterdessen trat 1960 ein neuer Plan auf, Glarus unmittelbar durch einen *Tunnel* mit dem Tessin zu verbinden. Was im 18. Jahrhundert aus finanziellen, technischen und politischen Gründen scheiterte, das kann eines Tages der Zeit der Technik und Industrie und der Epoche des Nationalstaates gelingen.