

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera |
| Herausgeber: | Schweizerische Gesellschaft für Geschichte |
| Band: | 40 (1990) |
| Heft: | 4 |
| Artikel: | Zum Bau der "Kunststrassen" im 18. und 19. Jahrhundert : die Disziplinierung von Landschaft und Bevölkerung |
| Autor: | Barraud Wiener, Christine / Simonett, Jürg |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-81042 |

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: 15.02.2026

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

ZUM BAU DER «KUNSTSTRASSEN»
IM 18. UND 19. JAHRHUNDERT: DIE DISZIPLINIERUNG
VON LANDSCHAFT UND BEVÖLKERUNG

Von CHRISTINE BARRAUD WIENER und JÜRG SIMONETT

«Sieh, hier! wie Gottes Ebenbild
So über die Natur befiehlt,
Auch über Felsen, Flüsse, Meere
Und über tausend andre Wesenheere
Nach seiner Willkür herrschen kann!»

Pfarrer Mattli Conrad:
Gedicht über den Neustrassenbau,
Como 1823

«Ohngeachtet Unserer bestgemeinten Verordnungen und Anstalten zu hinlänglicher Verbesserung und in Ehrenhaltung der öffentlichen Strassen, selbige dennoch in einem bei nahe allgemeinen Zerfall sich befinden, auch sogar diejennigen Strassen, welche bereits mit vielen und grossen Kosten angelegt und in Stand gestellt worden ...»

Zürcher Strassenmandat 1774

Teil 1

Einleitung

Mit Wagen befahrbare Strassen sind auch in der Schweiz keine Neuerscheinung des 18. oder gar 19. Jahrhunderts. Bekannt sind die Leistungen der Römer. Allerdings stammt die eine oder andere dieser vermeintlich antiken Anlagen in Tat und Wahrheit aus dem späten Ancien Régime¹. Die wenigen befahrbaren römischen Passwege sind äusserst steil und ermöglichen wahrscheinlich nur zweirädrigen Karren eine mühsame Passage². Im Mittelalter führen ebenfalls Fahrsträsschen über einige Pässe³. Allerdings zerfallen sie bald wieder, nicht zuletzt, weil angesichts der schmalen und holprigen Anlage die Ladungen nicht um ein Mehrfaches höher als beim kostengünstigeren Saumtransport sein können.

Ende des 18. Jahrhunderts befindet sich das schweizerische Strassennetz – mit einigen Ausnahmen im Staate Bern – in einem deplorablen Zustand. Typisch ist die Notiz des österreichischen Feldmarschalls Bellegarde angesichts einer Rekognoszierungsreise 1798: Wie er feststellt, «ist der Weg fahrbar, jedoch an einigen Orten sehr steinig; an manchen Orten kann man aber über die Wiesen ausweichen»⁴.

1 Vgl. dazu etwa: BARRAUD CHRISTINE und HERZIG HEINZ E., «Altstrassenforschung in der Schweiz», in: *Archäologie der Schweiz*, 1983/3, S. 138ff.

2 Für den Alpenraum sind in letzter Zeit besonders fruchtbar gewesen die Forschungsergebnisse von Armon Planta, gesammelt in der Reihe: *Verkehrswege im alten Rätien*, Chur 1985ff.

3 So etwa das Strässchen am Septimer, das Jacobus de Castelmur 1387 im Auftrag des Churer Bischofs erstellen liess; vgl. dazu PLANTA, ARMON, «Verschiedene alte Wege am Septimer», in: *Verkehrswege im alten Rätien*, Bd. 2, Chur 1986, S. 67ff.

4 Zu den Verhältnissen im Misox, am Südabhang des San Bernardino; in: PIETH, FRIEDRICH, *Graubünden als Kriegsschauplatz 1799–1800*, Chur 1940, S. 34.

Ein solcher unbeschwerter Wechsel ist bei den ab dem 18. Jahrhundert entstehenden «Kunststrassen» undenkbar. Naturhaftes ist hier nicht einmal als Ausweichmöglichkeit gefragt; Kunststrassen sind künstlich, sind überaus deutlich abgegrenzt und unterscheidbar von der sie umgebenden Landschaft. Der Strassenkörper ist oft als Damm ausgebildet. Beidseitige Entwässerungsgräben heben den Unterschied zwischen Natur und Kunst weiter hervor. Die flache Wölbung der Fahrbahn dient dem besseren Abfließen des Wassers. Gepflasterte Oberflächen sind seltener als solche aus verdichtetem Kies. Der ganze Strassenkörper ist fest und kompakt. Der Druck von Wagen und Lasten, Tieren und Menschen wird fächerförmig weitergegeben.

Zentrales Gebot bei Planung und Bau einer Kunststrasse ist das Vermeiden von grossen Steigungen und Gegensteigungen. Einer sorgfältig berechneten Linienführung kommt deshalb grosse Bedeutung zu. Überflüssiges Aushubmaterial – etwa von durchschnittenen Erhebungen – dient zum Auffüllen von Senken. Abhänge werden mittels Serpentinen bezwungen. Das im Eingangszitat vom enthusiastischen Pfarrer gefeierte «Ebenbild Gottes» wäre also zuallererst der Ingenieur, meist ein auswärtiger Fachmann, der die Strasse kunstvoll, nach allen Regeln der Kunst, erstellt hat.

Die klar begrenzte und durch Gräben abgetrennte Kunststrasse kann bei schlechtem Zustand nicht einfach seitlich umfahren werden, wie es Bellegarde noch für einen Weg älteren Typs empfiehlt, der verschiedene Spurenstränge aufweist. Um so wichtiger wird nun der Unterhalt. Eine Kunststrasse ist ein empfindliches Bauwerk, das dauernde und recht aufwendige Pflege verlangt. Wasser und Frost, Rüfen und Lawinen sind die Hauptgefahren. Primitive Gabelfuhrwerke, zu schwere Wagen und zu schmale Räder schaden der Fahrbahn. Wegknechte oder Wegmacher haben nicht nur Naturschäden zu beheben, sondern auch Fuhrleute, die Strassenzustand oder Strassenverkehrsordnung gefährden, anzuseigen⁵.

Die Ansprüche an eine Kunststrasse sind bezüglich Strassenkörper, Linienführung und Unterhalt sehr hoch. Das technische Know-how lässt sich importieren. Sehr viel mehr Bedingungen sind aber noch zu erfüllen, bis der politische Wille zum Kunststrassenbau seine Realisierung erfährt. Dazu gehört etwa die Bereitstellung der erheblichen Bau-Auslagen, aber auch eine beträchtliche staatliche Durchsetzungskraft sowie ein einigermassen wirksamer Verwaltungsapparat.

So ist es nicht verwunderlich, dass die ersten Kunststrassen anfangs des 18. Jahrhunderts im absolutistischen Frankreich entstehen, mit grossem Aufwand an Geld und Organisation und entscheidender Teilnahme von Militär und mercantilistischer Wirtschaft. Es folgen Österreich, Dänemark und Holland, England und Sachsen. Die ersten schweizerischen Kunststrassen sind verständlicherweise im Mittelland zu finden, zuerst im Alten Bern ab etwa 1740⁶. Dem Stand Zürich etwa fehlt es im Ancien Régime an der finanziellen und zunächst auch an der organisatorischen Grundlage. Als erster Alpenpass im heutigen schweizerischen Bereich erhält der Simplon nach 1800 eine Fahrstrasse, nicht durch Anstrengungen des Wallis selbst, sondern durch einen Kraftakt des napoleonischen Militärapparates. Zwei Jahrzehnte später folgen Splügen und Bernhardin, wieder ein Jahrzehnt danach der Gotthard.

Wir untersuchen im folgenden Planung und Bau von Kunststrassen, aber auch deren Auswirkungen auf Ökonomie und staatliche Organisation anhand der Beispiele Zürich und Graubünden. Drei Fragenkreise stehen dabei im Vordergrund:

5 Z. B. StAZ BIII 127d, S. 61f (1765); Reglement für die Strassen-Arbeiten an der neuen Bernhardiner Kunststrasse. Für die Angestellten bei derselben, Chur 1824, S. 51.

6 BIETENHARD BENEDIKT, «Verwaltungsgeschichtliches zum bernischen Bauwesen im 18. Jahrhundert», in: *Berner Zeitschr. für Gesch. und Heimatkunde* 36, 1974, S. 85ff.

1. Voraussetzungen und Interessengruppen:

Wie weit muss der staatliche Organisationsgrad fortgeschritten sein, damit überhaupt ein solches Grossunternehmen an die Hand genommen werden kann? Welche Routen kommen zuerst zum Zug? Wie legitimiert die Obrigkeit den Strassenbau? Wie stellen sich die Anwohner zum Projekt? Wie kommen die Geldmittel zusammen?

2. Die Disziplinierung der Landschaft:

Im Zuge der Industrialisierung wird auch die Landschaft zunehmend verändert, sei dies unbewusst oder ganz klar mit einer gestalterischen Absicht. Findet sich dieses neue Verständnis und Verhältnis zur Natur auch im Kunststrassenbau?

3. Die Disziplinierung der Bevölkerung:

Der Bau von Kunststrassen ist ein Grossunternehmen, das meistens von einem staatlichen Bauträger zentral finanziert und organisiert wird. Wie verstärkt sich der Zugriff des Staates gerade mit und nach dem Bau der Kunststrassen? Ist die Tatsache, dass der junge Kanton Graubünden 1822 seine Truppen gegen die streikenden Misoxer Fuhrleute über die neue Kunststrasse bedeutend schneller einmarschieren lassen kann, mehr als eine skurrile Ironie der Geschichte?

Teil II

Der Kunststrassenbau in Zürich

Kunststrassen seien erst dann Kunstwerke, wenn bei ihrem Bau so systematisch wie möglich vorgegangen werde, merkte der Zürcher Bauinspektor und Schanzenmeister Johannes Fehr 1820 anlässlich eines Vortrages über die Simplonstrasse vor der Militärgesellschaft an. Systematisch: das hiess für ihn dieselben Hindernisse mit stets denselben Mitteln überwinden⁷. Kunststrassen als System, als Vollzug eines Prinzips, das sich immer enthemmter entfaltete, weil es die, die bestimmten, faszinierte und weil es rigorose Vorschriften zu ihrer Benutzung bedingte und demnach auch hervorbrachte: Kunststrassen als Mittel zur Disziplinierung von Land und Leuten.

Für die Verhältnisse im Zürich des Ancien Régime ist diese Formulierung zunächst entschieden zu hoch gegriffen. Anders als in Bern, wo in den 1740er Jahren Namen und Theorien europäischer Kunststrassenbauer sozusagen auf höchster Ebene zur Sprache kamen⁸, nahm man in Zürich Theorie und Praxis des Kunststrassenbaus vor 1830 nur zögernd in Anspruch. Die Mittel zu seiner Realisierung kamen aber etwa von 1740 an zusammen.

Die Bauherrschaft wird ausgestattet

Eingangs hiess es, Finanzen, Durchsetzungskraft und Kompetenz seien zentrale Voraussetzungen für den Bau von Kunststrassen. Der Verlauf des Zürcher Kunststrassenbaus zeigt, dass sie vor 1830 nicht in ausreichendem Mass vorhanden waren. Zürich

7 Fehr, Johannes: Vorlesung über die Simplonstrasse, gehalten vor der L. Militärgesellschaft im Jahr 1820. ZB Ms Z VIII 657, 197r.

8 ZEHENDER, FRIEDRICH GABRIEL, Mein Friederich Gabriel Zehenders Unterthänigst- und ohnmassgebliches Memorale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen. Bern 1740, S. 1ff, 5f.

war zunächst kein effizienter Bauherr; immerhin: es wurde immer wieder viel Geld ausgegeben und es gab Organe, die den Strassenbau verantworten, betreuen, kontrollieren sollten.

Seit 1650 bestand ein Wegamt, ein Geschöpf des Merkantilismus, dessen Entstehung zweifellos vor dem Hintergrund der Probleme zu sehen ist, die sich aus der Verlagerung des Handelsstroms von der Route Zürich–Basel–Graubünden weg auf die Gotthardstrecke ergaben (die frühesten Akten beziehen sich denn auch auf den Ausbau der Albisstrasse). Die Normen, die damals im Strassenwesen galten, waren 1644 neu festgelegt worden in einem Strassenmandat, das die übliche Breite von 24 Schuh vorschrieb und die Viehweide auf den Landstrassen verbot⁹. 1662 entstand das *Kaufmännische Direktorium*, ein Interessenverband halb privaten, halb öffentlichen Charakters, in welchem sich vor allem Textilkaufleute fanden und der sich vorrangig mit der Entwicklung des Postwesens beschäftigte: Ausbau und Unterhalt von Strassen waren demnach nicht ein zentrales Thema. Seit 1720 rentierte das Postwesen¹⁰. Aus den Erträgen wurde der sogenannte Direktoralfonds geäufnet, der nach 1830 fürs Zürcher Strassenbauwesen wichtig werden sollte. Die strukturelle Verbindung mit dem kaufmännischen Direktorium war allerdings einer autonomen und konsequenten staatlichen Strassenbaupolitik nicht gerade förderlich und dürfte mit dazu beigetragen haben, dass das ersehnte einheitliche System oder Prinzip¹¹ im Zürcher Strassenwesen lange nicht erreicht wurde. Der Einfluss des Kaufmännischen Direktoriums auf die Strassenpolitik lässt sich etwa am zunächst sehr erfolgreichen Taktieren mit Basel, Schaffhausen und St. Gallen gegen die bernischen Vorstösse für eine umfassende Umstrukturierung des Transitverkehrs seit 1738 zeigen¹². Aus dem Wegamt ging in den Jahren nach 1740 eine *Wegkommission* hervor in der Art, wie sie Gabriel Zehnder 1740 für Bern gefordert hatte¹³. Die Zahl der Leute, die sich mit dem Strassenwesen beschäftigten, nahm in der Folge ständig zu¹⁴. Das Strassenmandat von 1742 macht deutlich, dass der Ausbaustandard der Strassen damals noch nicht dem Prinzip der Kunststrasse entsprach: man füllte Unebenheiten aus und entfernte Störendes wie grosse Steine, Wasser, Kot. Zum *Unterhalt* waren primär die Besitzer der anstossenden Grundstücke verpflichtet und erst in zweiter Linie die Gemeinden. Die Kontrolle über die Strassen war zentral organisiert¹⁵. Die dem Mandat folgenden Jahre waren sehr arbeitsintensiv: Zunächst ging es vor allem um Sanierungsarbeiten am Albis und an der Strecke Zürich–Glattbrugg–Eglisau, welche sich laut Protokollen und Akten des Wegamts bald als eigentliche Zürcher Hauptstrasse herausstellte¹⁶. Mit dem Hinweis auf allzu zahlreiche und zu weit entfernte Baustellen, die nicht mehr alle von der Stadt aus betreut werden konnten, wurde 1749 die Inspektion der Strassen an die Land- und Obervögte abgetreten¹⁷.

Die Arbeiten gingen stets ungefähr nach demselben Muster vor sich. Nach einer ersten Diskussion des Projekts in der Wegkommission nahmen delegierte Mitglieder

9 StAZ III AA b 1)14) 1646 April 6.

10 BÜRKLI-MEYER, A., «Das Kaufmännische Direktorium in Zürich», in: *Zürcher Taschenbuch* 1883, S. 40.

11 StAT A 50.1 (1780 Juli 22); BII 1030, S. 159 (1790, Sept. 30) VIII 14 (1803, Mai 20).

12 StAZ D 63 Nr. 19–19 g(4) (ab 1724).

13 Siehe Anm. 6.

14 Zürcher Regierungsetat 1746–1770 (Sack-Calender auf das Jahr 1746ff).

15 StAZ III A A b 1(11) 1742 Juni 9; BII 836, S. 156 (1742 Juni 9).

16 Z. B.: B III 127 d, S. 80 (1760, Juli 16); S. 88 (1761, Juli); zum Ausmass etwa: MEIER, THOMAS, *Handwerk, Hauswerk, Heimarbeit, Nichtagrarische Erwerbsformen in einem traditionellen Ackerbaugebiet des 18. Jahrhunderts*, Zürich 1986, S. 286.

17 StAZ B II 866, S. 3 (1749 Juni 25).

an einem Lokalaugenschein mit Fachleuten teil, und man veranlasste ein Gutachten¹⁸. Nach meist mehrmonatiger Pause entschied man sich für eine Variante, wenn immer möglich die billigste. Das hiess: geringfügige Änderungen an der Linienwahl, um Landankäufe zu verhindern, ein Ausbaustandard, der mittels Fronarbeit¹⁹ und unter sparsamem Einsatz von Fachleuten zu erreichen war. Die vermeintlich billigen Lösungen erwiesen sich im nachhinein als kostspielig, weil sie bald nach Reparaturen riefen und insgesamt die Unterhaltsarbeiten relativ aufwendig machten.

In den 1760er Jahren gab es verschiedene Ansätze, z. B. anlässlich der Umstellung von Gabel- auf Deichselfuhr, um die Situation besser in den Griff zu bekommen. Es wurden Tafeln mit Vorschriften über die korrekte Benutzung der Strassen aufgestellt, überdies wurden, teils gemeindeweise, teils übergreifend, Leute zum Unterhalt der Strasse, zur Kontrolle der Frondienstpflichtigen und zur Kontrolle der Fuhrleute angestellt. Die Fehlbaren konnten allerdings lediglich verzeigt werden, was sich als nicht sonderlich effizient erwies²⁰. Durch persönliche Kontakte und durch offiziellen Austausch nahm man allmählich von den Prinzipien des Kunststrassenbaus, aber auch von den dazu nötigen Voraussetzungen Kenntnis. Dabei orientierte man sich zunächst an Bern, welches beim Bau der Strasse Zürich–Altstetten–Baden, die in den 1760er Jahren begonnen wurde, sowohl Partner als auch Mentor war²¹.

Im eingangs zitierten Mandat von 1774 kamen in Zürich erstmals Elemente des Kunststrassenbaus offiziell zur Sprache. Die Heer- und Landstrassen sollten «von einem guten Fundament von grossen Steinen belegt, nach und nach mit reinerem Grien überschüttet, in der Mitte aber höher angelegt werden, damit das Wasser in die zu beyden Seiten der Strass anzulegenden Rünze oder Gräben ablaufen möge». Neu kam hier auch dazu, dass die Gemeinden nicht mehr nur für die *Bauarbeiten*, sondern nun auch für den Kunststrassenunterhalt verantwortlich waren. Die Aufsichtspflicht über diese Arbeiten wurde bei den lokalen Gemeindebehörden verankert. Ein weiteres Element, das letztlich zum Kunststrassenbau gehörte, war die ultimative Anordnung, innerhalb einer bestimmten Frist von der bisher üblichen Gabelfuhr auf die Deichselfuhr umzustellen, wie es Bern schon seit 1738 propagiert hatte²². Trotz dieser weitaus-holenden Geste im Mandat war keine grundlegende Änderung der Situation zu erzwingen. Klagen über neu reparierte Landstrassen, auf denen man im ersten Jahr im Kies und im nächsten im Schlamm versank²³, monatelange Diskussionen um Projekte, Verzögerung der Arbeiten durch Auseinandersetzungen um Frondienste prägen weiterhin den Zürcher Strassenbau. 1780 versuchte man, durch die Wahl eines *Obrigkeitslichen Strasseninspektors* zu einer einheitlichen Handschrift zu kommen, und nahm gleichzeitig die Aufsicht über 11 ausgeschiedene Hauptstrassen wieder ans Zentrum zurück²⁴. Aus den Quellen geht für die Zwischenzeit hervor, dass der Anspruch da war, mit dem Strassenbau eine ästhetische Leistung zu vollbringen. Dieser Anspruch ging interessanterweise in Richtung auf eine Integration der Strassenanlage in die beste-

18 Im Rahmen der Diskussion über den Ausbau der Albisroute wurde fürs Jahr 1746 sogar eine Statistik erstellt StAZ A.50.1(1747).

19 Z. B.; StAZ B II 934, S. 23 (1766 Juli 12).

20 StAZ B III 127d, S. 88 (1761 Juli 129); S. 92 (1763 April 5); S. 20 (1764 Juli 3); S. 29 (1764 Juli 6); S. 61 (1765 Mai 10).

21 BtAZ B II 926, S. 92 (1764 Sept. 15); A.50.1 (1764 Aug. und Sept.) A.50.1 (diverse Berner Materialien, darunter ein Strassenreglement von 1744); B II 986, S. 125 (1775 März 22).

22 Mandat vom 8. Juni 1774; zu den Auseinandersetzungen mit Bern: StAZ D 63 Nr. 19; zu früheren Zürcher Anordnungen: B III 127d (1766) und A.50.1 (1769 Januar).

23 StAZ A 50.1 (1777 März 24) zur Strasse Zürich–Eglisau.

24 StAZ A 50.1 (1780 Juni 27; Juli 22); dagegen erhoben die Ober- und Landvögte Widerspruch: BII 990, S. 31f. (1780 Aug. 5); A.50.1 (1780 Aug. 19).

hende Landschaft²⁵. Strasseninspektor wurde Sigmund Spitteler aus dem Gfenn. Er konnte sich mit Erfahrungen im Zürcher Strassenbau und mit Aufenthalten in Bern und Savoyen, wo er zweifellos mit dem Kunststrassenbau vertraut wurde, ausweisen. Obendrein war er Gärtner und konnte bei seiner Arbeit sozusagen den obrigkeitlichen Garten bestellen²⁶. Mit Spitteler wurde ein Fachmann direkt der Wegkommission unterstellt, die sich ihrerseits selber auch um vermehrtes Fachwissen bemühen wollte²⁷.

Die folgenden beiden Jahrzehnte waren vornehmlich den Strassen Zürich–Eglisau, nach wie vor die «vornehmste Haupt- und Reichsstrasse»²⁸, und Zürich–Winterthur gewidmet. Spittelers Sohn Caspar, sein Nachfolger, wird am Ende seiner Karriere, die 1831 zu Ende ging, diese Jahre als Höhepunkte seiner Tätigkeit bezeichnen²⁹. Und tatsächlich wird auch die in den Jahren nach 1785 entstandene Winterthurersteig vom oben erwähnten Schanzenherrn Fehr in seinem Vortrag ebenfalls lobend hervorgehoben werden³⁰. Zweifellos machte sich hier der organisatorische und fachliche Aufwand der Obrigkeit bezahlt. Im Strassenmandat von 1791 wurde diese Tendenz nochmals verdeutlicht: Auf der einen Seite waren die Ansprüche bei den Heer- und Landstrassen gewachsen, und man nahm ins Mandat die Prinzipien über Linienführung («in gerader und abkürzender, alle Vertiefungen ausweichender Richtung») und den Ausbaustandard der Strasse (gemauerte Abzugsgräben und Brücken, Strassendämme) auf. Das Mandat enthielt sogar den Hinweis darauf, dass man sich an «benachbarten und entfernteren Landen» orientierte. Auf der anderen Seite wurden für die 4 Hauptstrassen (Zürich–Eglisau, Zürich–Winterthur–Elgg, Zürich–Baden via Altstetten und via Höngg) nun obrigkeitliche Wegknechte angestellt. Zur Entlohnung der «billig bezahlten», aber «wohl unternichteten und geübten» Arbeitskräfte wurde von fremden Waren und Fuhrwerken Weggeld erhoben. Dafür wurden Quittungen ausgestellt, die auf Verlangen vorgewiesen werden mussten³¹. Damit wurde erstmals alltägliche Präsenz der Obrigkeit auf den Strassen markiert.

Das Ende des Ancien Régime und die Jahre der Helvetik, aber auch die Änderungen zu Beginn der Mediation brachten ohne Zweifel grosse Einschnitte im Strassenwesen, indem einerseits die Strassen massiv hergenommen wurden, andererseits die Finanzierung des Strassenbaus zum Beispiel durch die Übernahme des Postwesens durch den Staat auf neue Füsse gestellt werden konnte. Was aber den Zürcher Strassenbau ebenfalls wesentlich prägte, war ohne Zweifel die Amtszeit des Strasseninspektors Spitteler, die 1811 zu Ende ging. Es ist naheliegend, dass nach 1798 die Arbeiten zunächst stagnierten; ausser umfangreichen Bestandesaufnahmen hat die Helvetik kaum etwas aufzuweisen. 1802 wurden Wegknechte entlassen und Gehälter reduziert³². Um 1808 – das Datum ist nicht genau festzumachen – gelang Spitteler mit dem Ausbau der Albisriedersteig ein Werk, auf welches erstmals in den Zürcher Quellen der Begriff «Kunststrasse» angewendet wurde³³.

Neben diesen Leistungen blieb das Strassennetz insgesamt in einem dauerhaft

25 Beispielsweise anlässlich der Arbeiten an der Strasse Zürich–Baden: StAZ B III 127d, S. 39 (1765).

26 StAZ A 50.1 (1780 vor Mai 31).

27 StAZ A 50.1 (1780 Aug. 19).

28 StAZ B II 1004, S. 165 (1784 Juni 5).

29 StAZ V III 4.1 (1831 Juni 28).

30 Fehr, Vortrag ... S. 191r.

31 Mandat vom 21. November 1791.

32 StAZ B III 127h, S. 114 (1802 März 12).

33 VOGEL, R., *Memorabilia Tigurina*. Zürich 1841, S. 625.

schlechten Zustand. Das geht bereits aus den Bestandesaufnahmen um die Jahrhundertwende hervor³⁴, aber auch aus der Begründung, mit welcher ein «Landstrassen-Departement für den ganzen Canton» neu etabliert wurde³⁵. Trotzdem griff man 1804 nur auf das Mandat von 1791 zurück. Eine wesentliche Neuerung des Strassenunterhalts – der Grundlage für eine präsentable Strasse – wurde im Strassenmandat von 1810 erreicht: Die Frondienste wurden reduziert, indem der Staat die Unterhaltsarbeiten an rund 60% des Hauptstrassennetzes übernahm und diese Strecken durch Wegknechte bearbeiten liess; damit verbunden war die Ausdehnung des Weggelds auf einheimische Fuhrwerke³⁶. Weitere Schritte also in die Richtung von staatlicher Präsenz auf der Strasse. Das Mandat von 1810 wurde im wesentlichen aufgrund der Erfahrungen des scheidenden Inspektors Spitteler erarbeitet. Spitteler sah ein zentrales Hemmnis für einen effizienten Strassenbau in der Fronarbeit, die ausnahmslos unwillig verrichtet werde³⁷. Ein paar Beispiele aus dem Zürcher Strassenbau sollen das illustrieren.

Sehr konfliktreich waren die Verhältnisse beim Bau der Linie Zürich–Altstetten-Baden in den Jahren 1764 und 65. Zwar versuchte die Obrigkeit auch hier, wichtige Termine des Bauernjahres – Heuet und Ernte – zu respektieren, kam aber nicht umhin, den Druck, unter dem sie wohl gerade in diesem Fall von Bern her stand, weiterzugeben. Ausserdem handelte es sich hier um eine Neuanlage, welche die Verbindung über Höngg ablösen sollte; das heisst, es ging auch dauernd darum, Land abzutreten und Bäume zu fällen. Erschwerend kam wohl auch hinzu, dass in Stadt nähe Zürcher Bürger zwar Liegenschaften besassen, sich aber als Stadtbürger nicht zu Frondienst verpflichtet fühlten. Jedenfalls war die Lage in Altstetten zuweilen hochexplosiv. Aus obrigkeitlicher Sicht stellte man den Konflikt als Produkt des gewohnten «Nationalcharakters» der Altstetter dar³⁸. Dass gerade die stadtnahen Gemeinden zur Fronarbeit denkbar wenig motiviert waren, zeigt auch ein Bericht aus dem Jahr 1768 über den Zustand der Strasse von Zürich an die Glattbrugg: Je näher man der Stadt komme, desto unsorgfältiger und oberflächlicher sei ihr Fundament gemacht³⁹. Als Spitteler 1785 einen Kostenvoranschlag für die Winterthurer Steig machen musste, war für ihn klar: «Die Lage dieser Stras konte nicht anderst als mit bezahlten Leüthen als Murer und Steinbrecher und andere gute Arbeiter unter guter Aufsicht gemacht werden dan durch Fronarbeiter ist diese Arbeit nicht zu machen und käme auch nicht zustand, wurde viele Jahre länger dauern»⁴⁰. Die gegenseitige Verstrickung von Untertanen und Obrigkeit in der Fronarbeit war um so unheilvoller, je stärker die Obrigkeit hoffte – oder befürchtete – mit der Qualität ihrer Strassenbauten identifiziert zu werden⁴¹.

Eine Alternative zur völligen Abschaffung der Fronarbeit (dieser Schritt erschien dem alten Inspektor Spitteler in seinem Erfahrungsbericht politisch zu brisant)⁴² war deren bessere Kontrolle und Integration in den obrigkeitlich geführten Strassenbau. Der Einsatz von Berufsleuten nahm mit steigenden Ansprüchen an die Strassen zu, ebenso der Einsatz von städtischen und ausländischen Lohnarbeitern oder Sträflingen.

34 StAZ K II 51 (1799 Jan. 19).

35 StAZ V III 3.1 (1803 Juni 6).

36 Mandat vom 15. Dezember 1810.

37 StAZ V III 14 (1810 März 25/Dez. 24).

38 Aus zahlreichen Beispielen: StAZ B III 127d, S. 36; S. 44; S. 46; S. 50 (1764/1765).

39 StAZ A 50.1 (1768 April 7).

40 StAZ S. 98 (1785).

41 Aus zahlreichen Beispielen: StAZ B III 127d, S. 88, S. 11 (1761/1763); B VII 21.86 (1769 Dez. 4).

42 Wie Anm. 37.

Die Fronarbeit geriet dadurch mehr und mehr zur «Gängeli-Arbeit»⁴³ in staatlichem Auftrag, welche zu entsprechendem Widerstand reizte.

Der Bau der Knonauerstrasse von 1825 bis 1829, noch unter den alten Bedingungen vollzogen, hat Übergangscharakter und stellte einen letzten grossen «Lehrplatz» vor 1830 dar. Die Kosten des Projekts wurden zuerst auf 7600 Franken veranschlagt. Daran sollte das Kaufmännische Direktorium 5000 Franken beisteuern. Die Anstössergemeinden waren zu Bauarbeiten und Fuhren verpflichtet. Im Juli 1825 begannen die Arbeiten. Im August 1826 war ein erster Nachtragskredit fällig. Im November 1826 mussten weitere Gemeinden aus dem Einzugsbereich der Strasse zugezogen werden. Ihr Einspruch war wirkungslos. In den Jahren bis 1828 erschwerten und verzögerten zahlreiche Diskussionen über diese Fronpflicht und über mögliche Linienführungen die Arbeiten. Im Juli 1828 wurde ein letzter Nachtragskredit gesprochen. Die Mehrkosten betragen 6149 Franken. Gegen Ende und nach Abschluss liefen verschiedene Beschwerden wegen übermässiger Frondienste und Kosten durch die Neuanlage (z. B. Kulturlandverlust) ein. Repräsentativ dürften die von der Gemeinde Albisrieden formulierten Beschwerden sein: Die Gemeinde war durch Kirchen- und Schulhausbauten bereits überfordert, der Strassenbau war auf ihrem Gebiet besonders anspruchsvoll gewesen, weil eine Bachmelioration vorgenommen werden musste, und die Strasse brachte der Gemeinde letztlich gar nichts ein. Im März 1829 wurde die Strasse den Anstössergemeinden und 2 privaten Grundeigentümern zum Unterhalt übergeben. Zu den bereits angestellten 3 Wegknechten kamen 9 weitere dazu. Einen Teil ihrer Besoldung übernahm der Staat. Die Knonauerstrasse war nicht nur in den Augen der Albisrieder, sondern auch in der offiziellen zeitgenössischen Wahrnehmung eine Strasse für die Stadt: Sie diene vor allem dem Transport von Brennmaterial nach Zürich und dem Export von Horn und Fabrikstoffen aus der Stadt, hiess es anlässlich der Eröffnung der Teilstrecke über den Ettenberg⁴⁴. Es ist in der Tat nicht auszuschliessen, dass dieser Umstand die Vertreter der immerhin schon namhaften Industrie im Zürcher Oberland verärgerte⁴⁵. Dass schlechte Strassen die «freye Concurrenz» hemmten, dass kürzere Distanzen nach Zürich zum Kriterium für die Wahl einer Linienführung wurden, dass gute Verkehrsverbindungen nicht nur für Zentren vital sein könnten, war z. T. lange vor 1830 aus den Bezirken Hinwil, Uster und Pfäffikon zu vernehmen⁴⁶. Und noch im September 1830 wurde die Verbreitung und Sanierung der Forchstrasse begründet: «Man glaubt bisweilen, die Herstellung schöner und guter Landstrassen sey ein Luxus ... Allein hier in einer gewerbsamen Gegend, ist es den meisten, und allen angeseheneren, es seyen Landwirthe, Müller, Wirthe, Fabrikanten, Geschäftsleute, selbst Unbegüterte, die den Weg wöchentlich machen müssen, zur ... festen Überzeugung geworden, ... dass durch ... dieses die Ausfuhr der Fabrikate und Producte nicht nur begünstigt, sondern vermehrt, also auch Landwirtschaft und Industrie befördert wird ...»⁴⁷

Es scheint, dass der Bau von Neuanlagen gerade im noch unerschlossenen Zürcher Oberland in vielen Fällen dadurch gebremst wurde, dass ihnen fast immer Ackerland, Kraut- oder Baumgärten zum Opfer gefallen wären. Es gibt gerade hier auch Hinweise

43 Z. B. Ms Z I 657 («Geschichtliche Darstellung des Müller Berlischen Processes von Otenbach 1820»).

44 StAZ V III 15 (Dossier Knonauerstrasse 1825 März 8ff.

45 WILD, S. 17.

46 S. etwa: StAZ VIII 16b Pfäffikon (1815 Febr. 3; 1827 März 13); VIII 16b Uster (1829 Juni 2); VIII 16a Hinwil (1827 Okt. 17).

47 StAZ VIII 16a Hinwil (1830 Sept. 8).

darauf, dass die bestehende Armut die Strassenarbeit erschwerte, weil die Leute zur Erfüllung der Fronpflicht zu geschwächt seien⁴⁸.

Der Kunststrassenbau nach 1830

Was auf den ersten Blick nach einer gewaltigen Zäsur aussieht, erweist sich beim näheren Hinsehen als eine Situation, in welcher Bedingungen geschaffen wurden, welche einer bereits laufenden Entwicklung zum Durchbruch verhalfen. Das lässt sich etwa am Bau der Tösstalstrasse zeigen, die immerhin schon 1799 diskutiert worden war, und 1807 als Projekt nochmals geprüft werden sollte und an deren Realisierung 1822 niemand mehr so recht glaubte⁴⁹. Der Strassenbau der Liberalen begann bezeichnenderweise mit dem Bau der Verbindung durchs Kempttal und mit der Realisierung der Tösstalstrasse. Damit war das stark industrialisierte Oberland im groben erschlossen. Der Beginn der Bauarbeiten fiel in beiden Fällen noch vor die Festlegung des neuen Strassengesetzes von 1833; das neue Enteignungsgesetz, welches aufwendigen und zeitraubenden Auseinandersetzungen mit unwilligen Grundbesitzern vorbeugen sollte, war im Januar 1832 verabschiedet worden.

Das Strassengesetz von 1833 enthielt im wesentlichen Bestimmungen, welche die Übernahme grosser Anteile am Strassenbau seitens des Staates regelten und ihm im Entgelt dafür den Weg zu noch verstärkter normierender und kontrollierender Präsenz auf der Strasse freimachten⁵⁰. Das Gesetz nahm dazu eindeutig sein Mass an Kunststrassen. Die Anteile, die der Staat an Hauptstrassen übernahm, waren die anspruchsvolleren und betrafen die Linienführung (der Staat besorgte den Landankauf), den erhöhten Strassenkörper (der Staat kaufte Kies an und übernahm den Bau der Strassendämme, deren eine Hälfte des Strassenfundaments, die erste Bekiesung und die Wasserabzüge) und die Kontrolle (der Staat erstellte die vom Fahrverkehr getrennten beidseitigen Fusswege, beaufsichtigte und leitete die Bauarbeiten). Den Gemeinden verblieb der Transport des Materials, Auf- und Zudecken der Kiesgruben, Handlangerdienste, die zweite Hälfte des Strassenfundamentes und die zweite Bekiesung. Bei Landstrassen kam, entsprechend ihrer geringeren Bedeutung, ein grösserer Gemeindeanteil dazu: Die Gemeinden übernahmen nun auch vom Strassendamm und von den Fusswegen die Hälfte. Am Bau der Communicationsstrassen – der dritten Kategorie – nahm der Staat nicht mehr teil, konnte aber Beiträge sprechen. Diese Beiträge fielen weg bei Nebenstrassen und sogenannten Land-Fusswegen, also Anlagen, die mit Sicherheit vorerst nicht als Kunststrassen errichtet wurden. Die Strassenbenutzung wurde sehr weitgehend geregelt bis hin zu Verkehrsvorschriften und Ausstattung der Fahrzeuge. Die damit beauftragten Wegknechte trugen neuerdings Abzeichen und waren jetzt berechtigt, Bussen auf der Stelle einzuziehen. Wegweiser und Stundensteine sollten aufgestellt werden⁵¹; letztere standen allerdings 1846 noch nicht⁵².

48 Z. B.; ebenda 1812 März 8; April 15.

49 StAZ KII 51 (1799); VIII 16a (Hinwil 1807 Febr. 1; 1822 Febr./März).

50 Zu diesem Aspekt: D. WILD, S. 30ff.

51 Gesetz betreffend das Strassenwesen vom 18. April 1833. Es ist vielleicht mehr als eine lustige Koinzidenz, dass ausgerechnet aus dem Jahr 1833 Vorlesungsnotizen von Johannes Wild über Kunststrassenbau vorliegen: ZB M VIII 744 (1833) «Dictate über Strassen- und Brücken-Bau von Prof. Ehrenberg».

52 MEYER VON KNONAU, GEROLD, *Der Canton Zürich. Ein Hand- und Hausbuch für Jedermann*. Bd. 2, Zürich und St. Gallen, S. 280.

Das Konzept zum Strassenbau und -unterhalt war umfassend, weitläufige technische, ästhetische, hygienische Erörterungen mussten ihm vorangegangen sein. Das ersehnte «System» war erreicht. Die in den folgenden Jahren auf dieser Grundlage erreichten Leistungen waren beachtlich. Selbstbewusste Äusserungen wurden möglich. 1846 schrieb Gerold Meyer von Knonau: «Die Ausführungen unserer Strassen darf im Allgemeinen als gelungen betrachtet werden, und sie haben den Vergleich mit anderen schweizerischen und ausländischen nicht zu scheuen. – Einzelne grossartige Anlagen gibt es hie und da, z. B. die Strasse über den Albis, diejenigen von der Sihlbrücke bis zur Kirche Hirzel, die bei Eglisau u. s. f.» Allerdings nahm sich Meyer von Knonau gleich wieder zurück: «Ob allen Strassen das Zeugnis der Solidität gegeben werden könne, mögen Techniker beurteilen. Ein grosses Gewicht würde vielleicht nicht Jedermann darauf legen, dass man, wie in einem Berichte steht, einen Strassenbau gleichzeitig auf allen Punkten in Angriff genommen habe, so dass in der Regel auf 30 Arbeitstellen 200 bis 300 Arbeiter und 150 bis 200 Pferde in Thätigkeit gewesen seien»⁵³.

Betrachtet man den Verlauf der Debatte über die Finanzierung des Strassenbaus und die Etappen ihrer rechtlichen Festlegungen, zeigt sich, dass es da immer noch Unbekanntes beziehungsweise Unberechenbares gab. So ging man 1834 von einer Gesamtbauzeit von 7 Jahren aus. Ein fester Betrag wurde ins jährliche Budget aufgenommen, seit 1833 war der Direktoralfonds definitiv in den Händen des Staats und bildete das Rückgrat der Strassenfinanzierung⁵⁴. 1836, 1838 und 1842 mussten die Budgets über Kosten- und Zeitaufwand jeweils grundlegend revidiert werden. Ab 1839 rechnete man mit weiteren 10 Jahren Bauzeit und weiteren Kosten von 4 Millionen Franken. Insgesamt stiegen die Ausgaben für Strassen, Brücken und Wuhrungen bereits von 1830 bis 1837 um mehr als das Zehnfache⁵⁵.

Die weitere Entwicklung des Zürcher Kunststrassenbaus nach 1850 ist kaum sinnvoll ohne den Einbezug der Entwicklung im Eisenbahnverkehr zu diskutieren, weil er ihn in bezug auf Technik und Funktion ablöste, ergänzte, durchwuchs und erstmals manchen alten Anspruch einlösen konnte.

Teil III

Der Kunststrassenbau in Graubünden

Das Strassenprojekt Chiavenna–Nauders (1771–1774)

Grundlage der Bündner Strassenpolitik bildete folgende Bestimmung in der Landesreforma von 1684: «daz jede Ehrsame Gmeindt ihre Straassen und Bruckhen in rechter Ordnung erhalte»⁵⁶. Die in hohem Masse souveränen Gerichtsgemeinden waren also selber für ihre jeweiligen Abschnitte verantwortlich. Die Drei Bünde mit ihrer minimalen Verwaltungsstruktur und bescheidenen Finanzen beschränkten sich auf die Oberaufsicht und (meistens erfolglose) Mahnungen.

53 Ebenda S. 281.

54 BÜRKLI-MEYER, S. 58.

55 WILD, S. 24ff.; für bernische Verhältnisse ist einzusehen: ROGGER, FRÄNZI, «Schön, aber ein Skandal, Bernische Strassenpolitik im 19. Jahrhundert», in: *Geographica Bernensia* 18, 1986, S. 101ff.

56 Zitiert nach: CARONI, PIO, *Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz*, in: Caroni, Pio, und Georges Enderle (Hg.), BERNARD DAFFLON, «Nur Ökonomie ist keine Ökonomie», Festgabe zum 70. Geburtstag von B. M. Biucchi, Bern/Stuttgart 1978, S. 94.

Das erste ernsthafte Bündner Kunststrassenprojekt kam denn auch von privater Seite, vom lokalen Engadiner Potentaten und österreichischen Parteigänger P. C. von Planta. Offenbar hatte er von österreichischer Seite auch Anstösse zu dieser Initiative bekommen⁵⁷. Geplant war ein Ausbau des Saumweges zu einer Fahrstrasse für vierspännige Fuhrwerke. Nach aussen wurde argumentiert, dass der in der Folge entstehende «Kommerz für unser Engadin von grossen allgemeinen wie partikularen Nutzen sein könne»⁵⁸. Tatsächlich interessierten von Planta vor allem die Stärkung seiner Position und die seiner Partei im Tal sowie ganz besonders die künftige Kontrolle einer zu gründenden Handelsgesellschaft, die Transport, Münzwesen und Salzhandel weitgehend kontrollieren würde. Über diese Absichten von Plantas existieren Notizen, die zeigen, dass das offizielle Interesse am Gemeinwohl nur ein vorgeschobenes war⁵⁹. Österreich interessierte eine kurze Verbindung zweier Herrschaftsbereiche sowie mehr Einfluss in Bünden selbst.

Die frankreichfreundliche Familie Salis stellte sich gegen das Projekt, ebenso die mächtigen Porten an den bestehenden wichtigen Durchgangsrouten, die das Engadin nicht berührten. Es gelang, Angst vor einer österreichischen Infiltration zu wecken. In einer Abstimmung lehnten die Gerichtsgemeinden eine Beteiligung der Drei Bünde ab und verboten die Gründung einer Handelsgesellschaft⁶⁰. Damit war das Vorhaben gescheitert.

Aber auch der regionale Widerstand war von einiger Bedeutung. Es richtete sich das Denken in der von inneralpiner Autarkie geprägten Landwirtschaft (zumal im Unterengadin) mehr auf das dörfliche Wegnetz. Überaus interessant ist ein weiterer Punkt in der regionalen Betrachtungsweise: Der Arzt, Gelehrte und Reiseschriftsteller B. Hacquet wunderte sich über die «Rückständigkeit» der Unterengadiner, die gar keine Strasse wollten, obwohl «sie so viele Vortheile davon hätten». «So wurde mir zur Antwort gegeben: Wir sind an das Säumen gewohnt, die mehresten haben nur ein Pferd, womit sie ihr Brod gut verdienen, sind einmal gute fahrbare Strassen gemacht, so giebt es für uns weniger zu verdienen, und dergleichen unsinniges Zeug mehr. *So sind bey einem einfältigen Volk die Freyheiten zum Nachtheil*»⁶¹.

Die Engadiner Kunststrasse wurde vor allem darum nicht realisiert, weil das Projekt erfolgreich als (ausländisches) Parteivorhaben diskreditiert werden konnte. Ein eingermassen breiter Konsens über die Nützlichkeit eines solchen Baus kam nicht zu stande. Der regionale Widerstand konnte deutlich machen, dass das Projekt keinen regionalen ökonomischen Nutzen versprach. Der äusserst schwache bündnerische Zentralstaat lieh seine Unterstützung nicht, vor allem weil die wichtigsten (Transport-) Lobbies andere Ziele verfolgten, die weniger peripher lagen. Überdies waren nach der Landesreform die souveränen Gemeinden für den *Strassenunterhalt* zuständig, *Strassenneubauten* seitens der Drei Bünde waren gar nicht vorgesehen und wären auch gegen den Willen der Anliegergemeinden nicht möglich gewesen.

Nicht zuletzt aufgrund der Verfassungsstruktur im Freistaat der Drei Bünde konnten sich auch hier die regionalen Interessen durchsetzen gegenüber solchen supra-

57 Vgl. dazu v. a.: MATHIEU, JON, *Eine Region am Rand: Das Unterengadin 1650–1800, Studien zur Ökonomie*, ungedruckte Lizentiatsarbeit an der Universität Bern, 1980, S. 362ff. und 104ff. Hier wie auch im Zusammenzug von Lizentiatsarbeit und Dissertation – Bauern und Bären, Chur 1987 – ist die einschlägige ältere Literatur detailliert aufgeführt.

58 Gemeindearchiv Ftan, I B Fasc. 1, Akten betreffend Transportwesen 1767; zitiert nach MATHIEU, Lizentiatsarbeit, S. 402.

59 Ebda., S. 404.

60 Vgl. PIETH, FRIEDRICH, *Bündnergeschichte*, Chur 1945, S. 270.

61 Zitiert nach MATHIEU, Lizentiatsarbeit, S. 403.

regionaler Art (Verkehr und Transport). Hieraus erklärt sich auch das Missverständnis Hacquets. Relativ teure und komplizierte Vorhaben wie das einer Kunststrasse waren also in Graubünden (aber auch im ähnlich strukturierten Wallis, zum Teil gilt dies auch für Uri) nur durchzusetzen, wenn ein weitgehender regionaler Konsens bestand und/ oder der Druck überregionaler Art sehr viel grösser wurde, zum Beispiel mittels einer Stärkung der Zentralgewalt des Kantons, Verfügungen eines Militärdiktators o.ä. Daraus ist wahrscheinlich auch zu erklären, dass das Vorhaben einer modernen Kunststrasse über die Alpen erstmals (um 1760) in der vergleichsweise zentralistisch strukturierten österreichischen Monarchie realisiert werden konnte.

Die «Deutsche» oder «Reichsstrasse» als Kunststrasse (ab 1779)

Der nördliche Eingang nach Graubünden wurde als erster Weg für Kutschen und grosse Frachtwagen dauernd fahrbar gemacht. Die Deutsche Strasse führt, wie ihr Name besagt, von Chur aus Richtung Deutschland. Sie sammelt und vermittelt den Verkehr von und zu Unterer Strasse (Splügen und Bernhardin) und Oberer Strasse (Julier und Maloja bzw. Septimer). Wenn auch die Route über Ragaz–Sargans und weiter, entweder Richtung Zürich oder linksrheinisch das Rheintal hinab, eine gewisse Konkurrenz für diejenige über die St. Luzisteig bilden möchte, so stellte die vom mäandrierenden Rhein weiter entfernte Deutsche oder Reichsstrasse doch unbestritten die Hauptverbindung Bündens nach Norden dar.

Der Dreibüdestaat hatte bis dahin keine Strassen auf eigene Kosten gebaut. Laut Landesreforma von 1648 waren ja die Gemeinden für die Erhaltung der Wege zuständig. Dort, wo das bündnerische Staatswesen aktiv eingriff, handelte es sich in aller Regel um die auch gesamtökonomisch wichtigen Durchgangsrouten: 1703 etwa bezahlte es die Erweiterung des gefährlichen Cardinell-Weges am Splügen, 1766 wurde dem privaten Besitzer der Reichenauer Brücken ein Beitrag zugesprochen für die Reparatur der dortigen Bauten, die er ansonsten aus dem ihm zustehenden üblichen Zollansatz zu bezahlen hatte. Die 1759 beschlossene jährliche Inspektion eines von den Bünden entsandten Deputierten scheint nicht mehr als eine Bestandesaufnahme der vielfältigen Mängel bewirkt zu haben, wie sie Kaufleute, Speditoren und auswärtige Mächte schon immer beklagt hatten⁶².

Der endgültige Anstoss zum Ausbau der Deutschen Strasse scheint von der vorder-österreichischen Regierung gekommen zu sein, die 1779 klagte, die Strasse sei nur bis zur Bündner Grenze hergestellt. Der Bundestag reagierte in der üblichen Art: Er wandte sich an die lokalen Wegverantwortlichen. Hier aber standen sich verschiedene Gruppierungen gegenüber, die ihre jeweiligen Verpflichtungen auf die andern abzuschieben suchten: einerseits die Gemeinden sowie die Porten (genossenschaftliche Organisationen der an der Passstrecke fahrberechtigten Bürger), die ein weitgehendes Transportmonopol beanspruchten, andererseits der Churer Bischof, der den Brückenzoll über die Landquart innehatte. Er verzichtete schliesslich auf seinen Anteil am Weggeld in den Vier Dörfern, dafür sollten die Drei Bünde Bau und Unterhalt selbst berappen. Der Brückenzoll blieb ihm allerdings. Die Gemeinden erklärten sich ausserstande, Beiträge finanzieller Art zu leisten. Fronarbeit kam nicht in Frage. Im Gegenteil – die Maienfelder errichteten ein Stück der Strasse selbst und liessen sich dafür bezahlen⁶³.

62 SCHMID, MARTIN, «Beiträge zur Finanzgeschichte des alten Graubünden», in: *Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden 1914*, S. 29ff.

63 Ebda., S. 32ff.

So beteiligte sich der Dreibündestaat in massgebender Weise zum ersten Mal am Neubau einer Strasse – bezeichnenderweise einer Kunststrasse, eines Bauwerks also, das grossen finanziellen und organisatorischen Aufwand verlangte. Ein Ausschreiben der Häupter argumentierte gegenüber einer gewissen Opposition, die befürchtete, fremde Truppen würden um so schneller einmarschieren können, vor allem mit ökonomischen Argumenten und Verweisen auf die eidgenössischen Stände:

«So können wir indessen nicht unterlassen Euch U. L. B. Genossen die Anzeige zu geben, dass die Verbesserung der Landstrasse, von sehr grossem Nutzen für unser geliebtes Vaterland und dahero ein billiges Augenmerk darauf zu richten seye. Nicht nur die Fürsten fremder Länder, sondern auch unsere G. L. Eidgenossen, haben den Vortheil davon eingesehen, und dahero bald aller Orten bequeme, sichere und dauerhafte Strassen erbauen lassen. Die Kantone Zürich, Bern, Solothurn, Basel und andere, ja auch die demokratischen Stände Glarus, Appenzell, haben grosse Summen auf ihre Landstrassen erst kürzlich verlegt».⁶⁴

Da die Verwaltungsstruktur der Drei Bünde äusserst rudimentär war, trauten sie einen Strassenbaukommissär mit der Ausführung des Vorhabens, dem sie alle Vollmachten erteilten. Beide Inhaber dieses Amtes waren äusserst versierte Politiker mit reicher Erfahrung in der Administration der Veltliner Untertanenlande. Sie zogen einen vorarlbergischen Baumeister bei und stellten einheimische Arbeiter ein. Fronarbeit gab es nicht, mit Ausnahme der Verpflichtung zu einigen Gratisfuhren der berührten Gemeinden sowie der Lieferung eines bestimmten Quantums an Baumaterialien. Die Stadt Chur allerdings bezahlte ihr Teilstück vollständig aus eigener Kasse, ein Hinweis darauf, dass hier die – anderorts manifeste – Diskrepanz zwischen lokalen und überregionalen Verkehrsbedürfnissen nicht zum Ausdruck kam, weil die dortige Politik massgebend von Kaufleuten und Speditoren gemacht wurde, die weiträumiger dachten als Bauern oder Rodsäumer, die nur nebenbei in ihrem Teilabschnitt Waren führten⁶⁵.

Ein Plan von 1783 übrigens, «Vagabundi» systematisch einzufangen und angekettet bei den erträumten grossartigen Strassenbauten einzusetzen, kam nie zur Ausführung⁶⁶.

Der Bau der Deutschen Strasse Ende des 18. Jahrhunderts markierte den Beginn – wenn auch noch recht unkonsequent – eines neuen Zweiges bündnerischer staatlicher Verwaltung: des Strassenwesens. Hier fand der Übergang statt von Beschränkung zu Aufsicht; von sporadischen Beiträgen, Gewährung von Weggeldern, Zöllen und sonstigen Privilegien an Gemeinden, Porten und Private zu einem energischen Eingreifen des Gesamtstaates. Bereits gaben erstere manche – wenn auch lange noch nicht alle – Vorteile ab für einen besseren Weg und die Befreiung von der lästigen Unterhaltspflicht. Der Dreibündestaat begann mit der Einstellung von Leuten, die zumindest nebenamtlich Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen erfüllten: des Strasseninspektors (50 Gulden jährlich) sowie der Weggeldeinzieher an der neuen «Staatsstrasse» zwischen der St. Luzisteig und Chur. Der Strassenunterhalt erfolgte auch hier vorerst noch mittels von Fall zu Fall angestellter Taglöhner⁶⁷.

Der Strasseninspektor hatte jährlich in einem «Rechnungsbuch» der Strassendelegation Rechenschaft zu erstatten. Daraus wird ersichtlich, dass ab 1786 mindestens die

64 Schreiben der Herren Häupter an die Ehrs. Räthe und Gemeinden, am Valete-Kongress in Chur, 7./18. Mai 1782, abgedruckt in: *Neuer Sammler I/1806*, S. 108f.

65 Zum Anteil der Stadt Chur am Ausbau der Deutschen Strasse vgl. v. a. Staatsarchiv Graubünden (STAGR) VIII 10m b.

66 SCHMID, *Finanzwesen*, S. 33.

67 Ebda., S.37.

Verbesserung der eigentlichen Passstrecken ins Auge gefasst wurde. Die Geldauschüttung erfolgte aber noch indirekt, über die Porten an Oberer und Unterer Strasse, die lokalen Transportgenossenschaften also, die sich gegen zentralistische Ansprüche heftig zur Wehr setzten. Zusätzlich erhielt ab 1788 jeder Bund 1500 Gulden zur Instandhaltung seiner Landstrassen. Die Verteilung der Gelder im einzelnen bestimmte aber bereits die zentrale Strassendelegation, ihrerseits ausdrücklich zur Rechnungsablage an die «Superiorität» verpflichtet⁶⁸.

Der Projektentwurf für die Deutsche Strasse von 1780 legte schon einige Normalien für den Kunststrassenbau fest: 14 Schuh Breite, Wegräumen der seitlichen Sträucher, Zurücksetzen der Fruchtbäume, Anbringen von Wasserabzügen, Wölbung des Strassenkörpers, geradlinige Strassenführung⁶⁹.

Warum wurde der Bau der Deutschen Strasse realisiert, im Gegensatz zum Engadiner Projekt? Offenbar gelang es überzeugend, den Bau als von allgemeinem Nutzen darzustellen. Es lag ja der Beweis vor Augen, dass die Route von Norden her nach Graubünden rege benutzt wurde, sogar schon ohne Kunststrasse. Die mächtigen Porten an den Pässen unterstützten das Vorhaben als einen ersten Schritt zur Attraktivitätssteigerung ihrer Routen. Auch die Hauptstadt Chur stand hinter dem Vorhaben, das ihr direkt zugute kam. Das Strassenstück war von einer Kürze, die die Ausführung des Projektes auch bei den begrenzten finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten des Dreibündestaates als realisierbar erscheinen liess. Möglicherweise erleichterte auch die Tatsache, dass ein grosser Teil der Route durch die Herrschaft Maienfeld führte, manche organisatorischen und politischen Abläufe. Bezeichnenderweise war der erste Strassenbaukommissär, Johann Baptista von Tscharner, gleichzeitig auch Maienfelder Landvogt.

Die Kunststrasse über Splügen und Bernhardin (ab 1818)

Der Ausbau der Deutschen Strasse war gleichzeitig das erste und das letzte Strassenprojekt, an dem der Dreibündestaat selbst sich massgebend beteiligte. In den folgenden Jahrzehnten bestimmten vor allem die schnell wechselnden Besatzungsmächte die Verkehrspolitik. Für neue Strassenprojekte reichte es nicht. Österreicher oder Franzosen versuchten stattdessen, mittels einer Flut von Verordnungen die einheimische Bevölkerung zu möglichst vielen kostenlosen Militärtransporten und Vorspannleistungen zu pressen.

Auch im 1803 geschaffenen Kanton Graubünden waren weiterhin die historischen Gerichtsgemeinden die entscheidende politische Kraft. Kompetenzen und Verwaltungsapparat der kantonalen Autoritäten blieben äusserst bescheiden. Träger des beträchtlichen Transitverkehrs waren weiterhin die sogenannten Porten, deren Einzugsgebiet sich meistens mit dem der Gerichtsgemeinden deckte. Die Porten verfügten über eine eigene Gerichtsbarkeit, was ihnen angesichts ihres weitgehenden Transportmonopols eine zentrale Stellung verschaffte. Die gesamtstaatlichen Instanzen konnten ihnen kaum Paroli bieten, zum einen, weil sie zu schwach waren, zum andern, weil die Porten ihre Ansprüche daraus ableiten konnten, dass sie die Wege gebaut hatten, unterhielten, und auch für den – mehr schlecht als recht funktionierenden – Weitertransport der Transitwaren in eigener Regie sorgten.

Die Dreieinigkeit von «soma et alpis et vicanale», wie sie Karl Meyer in den Statuten der Leventiner Gemeinde Osco entdeckt und wie sie Caroni interpretiert hat, trifft auch für die Bündner Porten zu: Sie verfolgten die lokalen Interessen der Säumer-

68 Ebda., S. 40.

69 STAGB VIII 10m b, 16. 9. 1780.

bauern, die das Transitgewerbe neben der Landwirtschaft betrieben⁷⁰. Unter den fuhrberechtigten Talbürgern sollte «der Verdienst gehörig vertheilt» werden⁷¹, jeder kam der Reihe, der Rod nach, dran; Konkurrenz war unter diesen zunftähnlichen Verhältnissen nicht möglich.

Die Gegenposition formulierte 1807 Johann Friedrich von Tscharner aus einer (liberalen) Churer Familie, die unter anderem im Speditionsgeschäft tätig war. Er forderte zwei Dinge: Die Erstellung einer fahrbaren Strasse und Reformen in der Transportorganisation in Richtung freie Konkurrenz. Unter den herrschenden Umständen seien die Bündner Pässe nicht mehr konkurrenzfähig. Darum müsse die «Verfassung des Fuhrwesens vom Staat aus entworfen und gehandhabt werden»⁷².

In einem Land, wo Täler seinerzeit vor allem darum in den Bund aufgenommen worden waren, weil sie am Südabhang der Passroute lagen – wie geschehen mit Mesocco und Soazza 1480 – war ein Ausbau der wirtschaftlich zentralen Transitstrecken kaum umstritten. Da die «Untere Strasse» sowohl an Splügen als auch an Bernhardin heranführte, schien deren Priorität kaum fraglich, wenn auch etwa die Oberengadiner Gemeinden bereits vorsorglich ihre Ansprüche festgehalten haben wollten⁷³.

Transportrecht und Transportbetrieb waren bis anfangs des 19. Jahrhunderts den Gegebenheiten eines Transitverkehrs angepasst worden, der zur Hauptsache durch die lokalen Säumerbauern erfolgte. Die verschiedenen Regelungen und Übereinkünfte wurden nicht als Optimum betrachtet, sondern als stets umkämpfter Kompromiss, den alle interessierten Parteien bei der ersten Gelegenheit zu ihren Gunsten zu verändern suchten. Während die Porten in den Tälern so gut wie möglich ihr Konzept von «Autarkie und Demokratie» (Caroni)⁷⁴ verteidigten und sich dabei vor allem auf historische Verdienste und Vorrechte berufen konnten, häuften sich die Klagen der Speditoren in Chur, Bellinzona und Chiavenna, die ihr Interesse an einem «schnellen, sicheren und wohlfeilen»⁷⁵ Transport schlecht vertreten sahen.

Der Strassenbau veränderte dieses prekäre Gleichgewicht innert kurzer Zeit zuun gunsten der Säumerbauern in der Peripherie, zugunsten der Speditoren und Fuhr unternehmer in den Zentren. Ein erster grosser Einschnitt war die Tatsache, dass die neue Strasse nicht von den Anwohnern bezahlt, erstellt und unterhalten wurde, son dern hauptsächlich von Geldgebern aus den Zentren. Zwar hatte der Kanton Graubünden nicht den Hauptanteil geleistet, er trat aber in der Folge gewissermassen als Sachverwalter auf. Sehr schön ist die neue Reglementierung und Bevormundung aus der Kantonshauptstadt am Beispiel des Strassenunterhalts sichtbar. Vor 1818 hatten die Porten ihn in eigener Regie innerhalb ihres Talabschnitts besorgt. Dem gesteigerten nötigen Aufwand entsprechend, stellte nun der Kanton innerhalb der Régionen fest angestellte Wegmacher an, die sich peinlich genau an das «Reglement für die Strassen Arbeiten auf der neuen Bernhardiner Kunststrasse» von 1824⁷⁶ halten mussten. Der

70 CARONI, PIO, *Soma et alpis et vicanale. Einleitende Bemerkungen zu einer Rechtsgeschichte der Säumergenossenschaften*, in: Carlen, Louis, und Friederich Ebel (Hg.), *Festschrift für Ferdinand Elsener*, Sigmaringen 1977, S. 97ff.

71 Zitat nach: TSCHARNER, P.C. VON, *Wanderungen durch die Rätischen Alpen*, Bd. 2, Zürich 1831, S. 180.

72 TSCHARNER, J.F. VON, «Über das Transitwesen in Graubünden», in: *Neuer Sammler 1807*, S. 351.

73 STAGR VIII 10m 11, 14. 8. 1817.

74 CARONI, Soma, S. 101.

75 TSCHARNER, J.F. VON, *Transitwesen*, sowie der zum grossen Teil darauf basierende Vortrag des Churer Speditionsstandes vor dem Grossen Rat am 20. 7. 1832, publiziert auf Beschluss des Kleinen Rates im Bündner Volksblatt No. 1 15/16/17, 5. und 18. 8. 1832.

76 Chur 1824.

Wegmacher war einem Strasseninspektor verantwortlich. Er hatte die Strassennormalien zu respektieren und Reparaturen entsprechend vorzunehmen. Alle Arbeiten musste er in einem «Einschreibbuch» festhalten. Seine Arbeitszeit war genau geregelt. Von Fall zu Fall konnte er «Hülfssarbeiter» einstellen, für die er persönlich verantwortlich war. Der Wegmacher besorgte auch die «Strassenpolizei».

Damit war den Porten in den Tälern bereits ein guter Teil der Kontrolle entglitten, vor allem darum, weil sie die Baukosten für dieses Grossprojekt nicht hatten selbst aufbringen können. Finanzen, technisches Know-how und Organisation des Unterhalts kamen jetzt aus den Zentren, die damit auch erfolgreich Anspruch auf mehr Einfluss, gleichmässige Durchdringung und Kontrolle des Strassenwesens sowie Ausschaltung lokaler Selbstbestimmung erhoben. Eine Fülle weiterer kantonaler Institutionen reglementierte Strassenwesen und Transportorganisation.

Der Bau der Kunststrasse war weniger Ergebnis eines finanziell und organisatorisch erstarkten bündnerischen Staatswesens, des ab 1803 bestehenden Kantons. Es entsteht vielmehr der Eindruck, der Kanton hätte gerade am Grossprojekt Kunststrassenbau erste Zentralisierungsbestrebungen, Organisationsschemata und Verwaltungsorganisationen praktisch erproben und schärfen können. Er wäre zu Beginn allein völlig überfordert gewesen.

Das Projekt kam denn auch erst zustande, als andere Interessenten ihm – nicht ganz uneigennützig – unter die Arme griffen. Sein Anteil an den von 1818 bis 1823 an Bernhardin- und Splügenstrasse auflaufenden Kosten betrug nicht viel mehr als ein Viertel, weniger als der direkt interessierten Mächte Österreich und Sardinien oder des Churer Speditionsstandes⁷⁷. Auch die Ausführung des Kunststrassenbaus musste nach auswärts vergeben werden. Der Tessiner Staatsrat und Ingenieur Giulio Pocobelli übernahm die Erstellung der 120 Strassenkilometer von Chur nach Bellinzona als Generalunternehmer, an der Splügenstrasse bauten die österreichisch-mailändischen Militärfachleute. Den zweiten grossen Kunststrassenzug durch Graubünden konnte dann der Kanton in eigener Regie übernehmen.

Im gleichen Jahr hatten Regierung und Grosser Rat – mehr als ein Jahrzehnt nach Eröffnung der Kunststrasse – endlich die freie Konkurrenz im Fuhrwesen gegen den erbitterten Widerstand der Porten durchgedrückt. Bis jetzt hatten noch letzte Reste eines Konkurrenzschutzes für die Säumer oder Fuhrleute in den Tälern bestanden. Von nun an durften alle Bündner das Transitgewerbe mit so viel Pferden wie nur möglich besorgen. Die Investitionskosten für die Teilnahme am Durchgangsverkehr waren bereits nach dem Strassenbau stark gestiegen, galt es nun doch, einen oder mehrere Brückenwagen zu kaufen, zwei, vier oder mehr Pferde zur Verfügung zu haben. Diese Anforderungen trieben bereits eine Anzahl von Säumerbauern zurück in das ausschliessliche Betreiben ihrer Landwirtschaft, auch wenn sie damit eine willkommene Diversifizierungsmöglichkeit verloren. Die unumschränkte freie Konkurrenz ab 1835 verstärkte diese Tendenz weiter. Diejenigen Talbewohner, die noch im Transitgewerbe tätig waren, arbeiteten nun zum grössten Teil als Lohnabhängige in Diensten etwa von Churer Fuhrunternehmern. Das lokale Konzept von «Autarkie und Demokratie» hatte sowohl im rechtlichen als auch im wirtschaftlichen Bereich in der Folge des Kunststrassenbaus einen entscheidenden Rückschlag erlitten⁷⁸.

Bezeichnend ist denn auch, dass 1835 bei der Erstellung der Julierstrasse der Kanton sehr viel selbstbewusster auftreten konnte: Er versprach die Erstellung der Strecke auf

77 PIETH, *Bündnergeschichte*, S. 406.

78 Vgl. SIMONETT, JÜRG, *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, Zürcher Diss., Chur 1986.

eigene Kosten, falls die Porten an dieser sogenannten «Oberen Strasse» im Gegenzug auf alle ihre Vorrechte verzichten würden. Damit trieb er gleichzeitig einen Keil in die früher geschlossene und wohlorganisierte Front der vereinigten Porten. Den genossenschaftlichen Transportorganisationen an Splügen und Bernhardin blieben nur noch hoffnungslose Scharmützel, welche aber die in den letzten Jahrzehnten deutlich erstarkten kantonalen Autoritäten recht bald zugunsten überregionaler Bedürfnisse beendeten und damit den Kompetenzübergang endgültig besiegelten⁷⁹.

Gerade im Alpenraum erschien der Bau einer Kunststrasse als bewundernswürdiges Menschenwerk. Es stand hier weniger die Verschönerung und Perfektionierung der Natur im Vordergrund als deren Bezungung. «Allein ebenso unvergänglich (wie das Naturschauspiel der Schlucht, die Verf.) bleibt auch der Eindruck der kühnen Strassenanlage zurück, die bei allen ihren Unregelmässigkeiten dennoch als ein grosser Sieg über die rauheste Natur zu betrachten ist», schrieb 1834 der österreichische Ingenieur Baumgartner zur Passage in der Viamala⁸⁰. Helden dieses Sieges waren vor allem die Ingenieure. So widmete denn auch Pfarrer Mattli Conrad seinen Gedichtband, der die Kunststrasse bejubelte, «dem hochgeehrten Herrn Staatsrath des Cantons Tessin, Julius Pocobelli»⁸¹, welcher übrigens auch das Ehrenbürgerrecht des Kantons Graubünden verliehen bekam.

Nachfolger und bis heute populäre Bündner Persönlichkeit wurde Richard La Nicca, der ihm als Assistent gedient hatte und später zum kantonalen Oberingenieur aufstieg. La Niccas Visitenkarte wird beherrscht nicht etwa von seinem Namenszug, sondern einer Darstellung des Ponte Vittorio Emanuele, der repräsentativsten Brücke am Bernhardin⁸². Allerdings übte ein anonyme Verfasser 1822 herbe Kritik an La Niccas Bauwerk, das den Namens des sardischen Königs trug, dessen Land beträchtliche finanzielle Leistungen für die Kunststrasse erbracht hatte: «Jener (Brücke) mangelt aber aller Glanz und Ansehen, der des Namens würdig wäre. Keine Verkleidung von Quadern, kein gehauenes Geländer, keine Inschrift, keine ansprechenden Zugänge»⁸³.

Positiver sah der Mailänder Polizeidirektor Goehausen 1821 die Umsetzung von Pracht und Herrlichkeit seiner österreichisch-mailändischen Herrscher mittels der Splügenstrasse: Das Werk «zeigt in seiner Anlage nicht nur den hohen Geist der Kunst, sondern gibt auch den erhabenen Beweis einer erhabenen mächtigen Regierung, die den Mut hatte, eine solche Strasse zu entwerfen und zum Vorteile des Handels und der Industrie wirklich auszuführen»⁸⁴.

Der Bau von Kunststrassen erschien in der zeitgenössischen Meinung nicht als nüchterner sachlich-technischer Vorgang. Er war Sieg über die Natur (La Nicca führte sowohl Strassenbauten als auch zahlreiche Flussbegradigungen durch). Er zeugte vom Glanz der Regierenden. Er war zentrale Bedingung des Fortschrittes überhaupt: «Bei solchen lebendigen Anschauungen und bewusst, auf einer Kommerzialstrasse zu stehen, findet man jene kühnen Worte aus einer neueren Schrift wahr, die ungefähr so lauten: ‘Die Industrie im Verein mit dem Völker verbindenden Handel und dem die Natur immer tiefer aufschliessenden Forschungs- und Erfindergeist ist der Träger einer

79 Ebda., S. 60ff.

80 BAUMGARTNER, JOSEPH, *Die neuesten und vorzüglichsten Kunst-Strassen über die Alpen*, Wien 1834, S. 227.

81 CONRADI, M., *Geschichte und Gedichte über das Schamserthal*, Como 1823, S. 5.

82 Vgl. Abbildung in: POESCHEL, ERWIN, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden*, Bd. VI, Basel 1945, S. 119.

83 Flüchtige einzelne Bemerkungen einer Reise im Juli 1822 zwischen Chur und Bellinzona über die neue Bernhardiner Strasse, STAGR VIII 10m 11.

84 PIETH, FRIEDRICH, *Bericht des Mailänder Polizeidirektors Goehausen über die Strasse von Chiavenna über den Splügen*.

neuen Welt, in welcher der Mensch die Elemente zu seinen Sklaven und die bisherigen Sklaven für Freie erklären kann»⁸⁵.

Zur Industrie kam Graubünden allerdings auch nach den Kunststrassen kaum. Der internationale Handel nahm nach Eröffnung der Gotthardbahn 1882 andere Wege. Die Natur hingegen wurde von den ersten Touristen in den Jahrzehnten nach dem Bau der Kunststrassen mehr und mehr aufgesucht. Hierbei leisteten manche neugedruckten Führer wertvolle Hilfe. Dort nahmen auch die neuen Alpenstrassen ihren berechtigten Platz ein, so bei Baumgartner 1834: «Vergebens aber suchte er bisher nach einer befriedigenden topographischen und technischen Beschreibung jener Strassen und Wege, welche den Reisenden zu diesen Schätzen der Natur und Kunst geleitet, und ihm das Aufsuchen und Geniessen derselben so ungemein erleichtert haben»⁸⁶. Die Anfahrt auf den spektakulären und vergleichsweise komfortablen Kunststrassen wurde zum integralen Teil des Ferienerlebnisses für jeden fremden Gast.

Schlussfolgerungen

Der Bau von Kunststrassen ist in der Tat an bestimmte allgemeine Bedingungen geknüpft: Finanzen, technisches Know-how und die Organisation der Bau- und Unterhaltsarbeiten müssen gewährleistet sein. Dies ist weder lokalen Gemeinschaften möglich noch einer Herrschaft, die durch starke Gemeinden, fehlende Bildung und verfügbare Finanzen in ihrer Handlungsfreiheit eingeschränkt ist.

Der Bau der Kunststrassen hat in Graubünden eine viel vitalere Bedeutung als im Kanton Zürich. Bei ihrer Anlegung steht von Anfang an weniger ein ästhetischer Anspruch, in die Landschaft gestaltend eingreifen zu können, im Vordergrund als vielmehr die Notwendigkeit, Landschaft und Natur bezwingen zu müssen. Dieser Notwendigkeit entspricht auch eine andere Finanzierung als im Mittelland: Im Bündnerland sind einerseits die interessierten auswärtigen Mächte, andererseits die Fuhrunternehmer an der Finanzierung beteiligt. Dies ermöglicht (im Gegensatz zum zürcherischen Vorgehen mittels Fronarbeit unter Hinzuziehen vereinzelter schwäbischer oder elsässischer Fremdarbeiter) die massenhafte Einstellung von auswärtigen Arbeitskräften.

Der Bau von Kunststrassen in grossem Stil beginnt aus der eben erwähnten Notwendigkeit in Graubünden früher als im Zürcherland. Insgesamt zeigen sich die Auswirkungen des Kunststrassenbaus auf Gesellschaft und Ökonomie in Graubünden entsprechend eher und deutlicher. In beiden Fällen ist eine Dialektik zwischen dem Kunststrassenbau und der staatlichen Entwicklung zu sehen: Der junge Staat Graubünden rankt sich sozusagen daran empor und wächst im gleichen Ausmass mit. Zürich hinkt zunächst – trotz einer gutbestückten Verwaltung und nicht unerheblichem finanziellem Aufwand – seinen Ansprüchen ständig hinterher, wobei ein Problem gerade darin besteht, dass diese Ansprüche eben nicht systematisch und klar formuliert werden. Gleichzeitig verhindert dieser zögernde Zugriff auf die Kunststrassen nicht, dass auch hier anhand der Themen Strassenbau, Strassenbenutzung und Strassenunterhalt die staatliche Präsenz in der Landschaft bereits im Ancien Régime immer deutlicher markiert wird. Nach 1830 wird das Vorgehen in Zürich dann sehr

85 SIDLER, G. I., *Bericht der eidgenössischen Experten über das Begehren des Standes Graubünden um Erneuerung des Weggeldes für die Strassen über den Splügen und Bernhardin*, Zürich 1840.

86 BAUMGARTNER, *Kunst-Strassen*, S. 111f.

planmässig: Der Staat schafft sich zuerst ganz klare gesetzliche Grundlagen, organisiert dann die finanzielle Basis für sein Tun und geht schliesslich so systematisch wie möglich ans Werk.

Die Arbeit an den Kunststrassen setzt Fachkönnen voraus. In Zürich gerät mit der Zunahme der Kunststrassenbauten die Fronarbeit mehr und mehr zur «Gängeli»-Arbeit. In Graubünden werden von Anfang an bezahlte Arbeitskräfte angestellt; es ist nicht auszuschliessen, dass dadurch grundsätzlich eine andere Qualität von Arbeit möglich wird (wobei die entsprechende andere Art von Arbeitskonflikten hier nicht zur Sprache kommen konnte).

Man bezieht sich im Mittelland jedoch gerne auf die Erfahrungen des Kunststrassenbaus in den Alpen. Aus Zürcher Sicht hatte man erst Ende der 1840er Jahre den Eindruck, mit den eigenen Kunststrassenbauten den Vergleich mit denen anderer Kantone nicht mehr scheuen zu müssen. Graubünden war traditionell vom Durchgangsverkehr geprägt, Ökonomie und Gesellschaft waren darauf ausgerichtet. Verkehrsveränderungen- und verlagerungen wirkten auf sie zurück.

1782 führten die Häupter des Bündner Freistaates den Gemeinden die Leistungen mancher eidgenössischen Stände im Strassenbau als Beispiel vor Augen. 1831 war man sich in Graubünden der inzwischen erbrachten eigenen Taten im Kunststrassenbau so bewusst, dass man seinerseits zu Urteilen und Mahnungen ausholte, nicht zuletzt an Zürich:

«Ausser der eigenen Lage und örtlichen Beschaffenheit eines Alpenpasses, kommen auch die näheren und entfernteren Strassen in Betracht, welche mit ihm in Verbindung stehen. In dieser Hinsicht bieten die Bündner Strassen von Chur aus, auf dem rechten Rheinufer gegen Deutschland, auf dem linken nach der östlichen Schweiz, alle Bequemlichkeiten dar; hingegen wird der Mangel einer Landstrasse längs dem, zwar gefahrlosen, aber doch unbequemen Wallensee, und der schlechte Zustand derjenigen längs dem Zürichsee, längst schon gefühlt»⁸⁷.

Zürich ist bis tief ins 19. Jahrhundert hinein eine Flussstadt; mit dieser Situation war man mit Sicherheit zumindest so stark identifiziert, dass im Kunststrassenbau wenig eigene Initiative entwickelt wurde. Kunststrassen konnten tendenziell Fluss und See als Verkehrsträger substituieren. Daran bestand möglicherweise gar kein grosses Interesse.

87 TSCHARNER, P. C. VON, *Wanderungen*, S. 187.