

www.e-rara.ch

2. Bericht der eidgenössischen Herrn Experten zur Besichtigung der Bernhardiner- und Splügner-Strasse, über deren Zustand im Juli 1840

Junod, Charles Henri

[S.l.], 1840

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 4526

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-20168>

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

B e r i c h t

der

eidgenössischen Herrn Experten zur Besichtigung der Bernhardiner- und Splügener-
Straße, über deren Zustand im Juli 1840.

(Dieser, den eidgenössischen Ständen schon bekannte Bericht wird hier zur Erinnerung an dessen sehr beachtenswerthen Inhalt, und zwar mit Rücksicht auf manche Leser im eigenen Kanton, in einer deutschen Uebersetzung aus dem französischen Original, mitgetheilt, um eine gründliche Kenntnissnahme vom Zustande unseres Straßenwesens für jedermann zu erleichtern.)

Zu bemerken ist in Betreff der Ortsentfernungen, daß bei unserm Straßenbauwesen die Wegstunde zu 4500 Meter oder 15000 Schub neu Schweizermaß, übereinstimmend mit dem früher bei uns bestandenen, — hingegen bei den eidgenössischen Behörden zu 4800 Meter oder 16000 Schub, angenommen ist, so daß die erste zu der letztern sich verhält wie 15 zu 16.)

Von dem hohen Vorort damit beauftragt, bei Anlaß eines vom hohen Stande Graubünden gestellten Ansuchens um Erneuerung des von ihm bezogenen Weggeldes, die über den Bernhardiner- und den Splügenerberg führenden Straßen, hinsichtlich ihrer Bauart zu untersuchen, habe ich die Ehre, nach der so eben von mir, im Vereine mit Herrn Altlandammann Sidler, eidgenössischem Zollrevisor, vorgenommenen Inspektion, folgende Bemerkungen vorzulegen.

Es war im Jahre 1817, als Hr. Poccobelli, als Ingenieur und Unternehmer, mit der Erbauung der Bernhardiner- und Splügener- Handelsstraßen, auf Kosten des hohen Standes Graubünden beauftragt wurde. Dieses Unternehmen, von großem Nutzen für diesen Kanton und die ganze östliche Schweiz, war auch eines der großartigsten und schwierigsten, deren Gedanke bisher in unserm Vaterlande aufgefaßt worden war.

Ueber große Flüsse und Abgründe Brücken zu schlagen, ungeheure Felsenmassen zu sprengen oder zu durchbrechen, gegen die Heftigkeit reißender Waldbäche zu kämpfen, sich gegen die Schneelawinen zu schützen: dies war, von der Tiefe der Thäler bis auf den Rücken des Hochgebirges hinauf, die zu lösende Aufgabe.

Jetzt, wo eine bequeme und sichere Straße diesen großartigen Bau in allen seinen Einzelheiten in Augenschein zu nehmen erlaubt, wäre es ein Leichtes einige derselben zu tadeln; allein die Hindernisse sind einmal überwunden worden; der Zweck ist erreicht und es bleibt blos das Gefühl der Bewunderung übrig. Bisber hat die Erbauung und die Unterhaltung dieser Straßen 2,000,000 Gulden erfordert. *)

Von Chur aus bis in das Dorf Splügen besteht nur Eine Straße für die beiden Pässe der Alpen, welche wir zu besuchen hatten. Jene Straße beginnt bei der Brücke über die Plessur, zwischen der Stadt Chur und ihrer Vorstadt, und ihre Länge beträgt bis Splügen $11\frac{6}{10}$ Stunden zu 4500 Meter, oder zu 15000 Fuß von 3 Decimetern.

Von Splügen aus führt die Bernhardiner-Straße durch das Thal Rheinwald, bis zum Dorfe Hinterrhein, von wo aus sie nach und nach den Gipfel des Hochgebirges erreicht, um ins Misorerthal hinunterzuführen, und sich bis an die Tessinergrenze zu erstrecken. Diese Linie beträgt $14\frac{8}{10}$ Stunden.

*) Nämlich ohne Abzug der Rückvergütungen laut Beilage Lit. A. hievorne. Anm. der Kanzlei.

Im Dorfe Splügen selbst führt die Straße über den Rhein und erreicht, auf der Höhe, in einer Entfernung von $1\frac{8}{10}$ Stunden, die lombardische Grenze.

Die ganze Längenentwicklung der beiden vereinten Straßen beträgt also 28,2 Stunden zu 4500 Meter.

Die durchschnittliche Breite beträgt 6 Meter, die Seitengräben nicht gerechnet. An den schwierigen Stellen des verlorenen Loches, in der Via mala und an andern, ist die Breite minder bedeutend. Sie beträgt aber da mehr, wo Kehren angebracht sind.

Die Breite der alten Brücken ist im Durchschnitt geringer als 6 Meter, die der neuen aber erreicht dieses Maß.

Die bedeutendste Steigung kommt unterhalb der Gallerie des verlorenen Loches vor; sie beträgt 10 — 11 % aber bloß in einer Ausdehnung von 150—200 Meter. Die Steigung in der Via mala beträgt 6—8%, ausgenommen auf der neu erbauten Strecke, die diesen merkwürdigen Eng-Paß mit einer sehr schönen Brücke endigt, und wo sie auf $4\frac{1}{2}$ — 5% ermäßigt ist. Auf dem Bernhardin steigt die Straße von der Hinter-rheiner-Brücke an, erst 4 — 6%, gegen den Gipfel $7\frac{1}{2}$ %. Im Misorerthal beträgt das Gefäll in der Regel 7—8%, übersteigt aber nirgends 9%.

Die neue Straßenstrecke auf dem Splügnerberg steigt 7—8%, und bloß 4% bei der Gallerie, so wie auch bei der Marmorbrücke.

Bei allen Kehren, ohne Ausnahme, kommt eine geringere Steigung vor.

In der Tiefe der Thäler sind die Abhänge selten von der Art, daß die Pferde nicht im Trab gehen könnten. Ueberall auf der Straße, wo wenig oder keine Gefahr vorhanden ist, sind steinerne oder hölzerne Räder-abweiser, an den gefährlichen Orten hölzerne Geländer oder Brustmauern angebracht worden. Auf dem Berge sind diese Geländer höher, damit sie auch dann von Nutzen seien, wenn der Boden der Straße um einige Schuh durch den Schnee erhöht wird.

Als Schutzwehr gegen Lawinen sind auf dem Bernhardinerberg vor und hinter der Muccia-*) Brücke zwei lange hölzerne Gallerien, die eine in neuester Zeit, erbaut worden. Auf der neuen Strecke des Splügnerbergs befindet sich zu gleichem Zwecke eine ähnliche Gallerie, wodurch man der Straße um so leichter eine geradere Richtung geben konnte. Dieselbe Gallerie ist gemauert und von ebenso fester als gefälliger Bauart. Man findet auf dem Bernhardinerberg ein geräumiges, das ganze Jahr durch bewohntes Zufluchtshaus, und verschiedene Hütten für Wegmacher. Auf dem Splügnerberg gibt es bis jetzt nur Wegmacher-Hütten; aber man hat auch da die Erbauung eines Zufluchthauses vor.

Ich erlaube mir über die ursprüngliche Erbauung der Straße zwei Bemerkungen:

1) Die Kehren sind im Allgemeinen zu enge; viele von denselben haben kaum 4 Meter im Halbmesser, von Mitte zu Mitte; und

2) Weinake durch alle Dörfer ist die Straße zu enge, und hat viele Krümmungen.

Dieses läßt sich natürlich mit der bisher dringenden Nothwendigkeit, sich auf die nöthigsten Ausgaben zu beschränken, entschuldigen. Auch will ich diese zwei Punkte nur andeuten, da übrigens sowohl die Regierung als die Ingenieurs Bündens dieselben nicht übersehen haben.

Zwei Unglücksfälle haben in dem zehnjährigen Zeitabschnitt von 1830 — 1840, der eine im August 1834, der zweite im Dezember 1839, stattgefunden.

Die Wasserverheerungen von 1834 sind besonders furchtbar gewesen. An 72 Stellen wurde die Straße weggerissen, und an mehreren mußte die gänzliche Wiedererbauung einer $\frac{3}{4}$ Stunden langen Straßenstrecke, so wie auch ungeheure Wasserbauten, die jetzt bei weitem noch nicht vollendet sind, vorgenommen werden. Das Wasser führte so viel Geschiebe, daß das Flussbett der Moesa zu Soazza, bei der Vereinigung mit der Guvegna, um 48 Schuh erhöht ist, und daß der Lauf der Waldbäche an vielen Orten höher steht als der anliegende Boden.

*) oder Muggia.

Die Wuhren-, Brücken- und Straßenbauten, welche durch diese Verheerungen nothwendig wurden, machen den Herren Ingenieurs Graubündens, denen Herr Richard Lanicca mit Recht vorsteht, die größte Ehre. Jetzt sind die Steigungen sanfter, die Kehren hinlänglich breit, die Mauerarbeiten von großer Festigkeit, die Brücken kühn und gefällig, die Wuhren gegen Unterspülungen durch breite Vordämme hinlänglich geschützt.

In allem befolgt man eine strenge Sparsamkeit, benützt zugleich die Erfahrungen der Vergangenheit und eine Uebersicht des Ganzen, welche alle Sicherheit für die Zukunft gewährt. Man kann nicht umhin zu erstaunen, beim Anblick dessen, was der Stand Graubündens, bei nothwendig beschränkten Hülfsmitteln, für seine Straßen zu thun im Fall ist. Von 1830 — 1839 einschließlich haben sich die Ausgaben für die Bernhardiner- und die Splügnerstraße auf fl. 774,188 — belaufen. Dieselben betragen im Jahr 1833 fl. 26391 — stiegen 1834 auf fl. 52098, — 1835 auf fl. 146410 — und betragen noch fl. 93464 — im Jahr 1839. Alle diese Ausgaben kann man als bloße Unterhaltungskosten betrachten, da keine andern Straßenstrecken neu erbaut wurden, las die, welche weggerissen worden waren.

Von Chur aus bis an die Tessiner- und die Lombardische Grenze darf man die Straße als vollkommen gut unterhalten erklären. Diese Unterhaltung geschieht auf Kosten der Regierung; blos sind die Privatleute, die ein Gespann besitzen, gehalten, jährlich einen Tag lang dasselbe zur Führung des Materials herzugeben.

Fortwährend sind Wegmacher auf der Straße beschäftigt und beinahe das ganze Jahr durch werden ihnen Arbeiter zur Aushülfe beigegeben. Eben so große Sorgfalt wird darauf verwendet, die Güte und Sicherheit der Straße auch im Winter zu erhalten. Die Wegmacher gehen fortwährend darauf hin und her, um sie offen zu halten, und den Reisenden Hülfe darzureichen. Jeden Morgen, wenn Schnee gefallen ist, bahnen sie den Weg von einer Station zur andern mit einem schwer beladenen Schlitten, der den Boden befestigt und den Postwagen oder den Transitfuhrwerken voranföhrt.

Wenn der Schnee zu schmelzen beginnt, läßt man dessen Ausschöpfung streckenweise durch Uebernehmer oder durch Tagelöhner in der für öffentliche Fuhrwerke erforderlichen Breite bewerkstelligen; wobei in bestimmter Entfernung Ausweichplätze für begegnende Fuhrwerke angebracht werden.

Alle von mir angestellten Beobachtungen und alle Erkundigungen, die ich einzog, haben mich vollkommen befriedigt.

Nachdem man die großen Schwierigkeiten überwunden hat, trachtet man, so viel ist sichtbar, nach allmählicher Verbesserung. Ich überlasse es dem Herrn Zollrevisor, sich mit der Frage über den Tarif des Weggeldes zu beschäftigen. Nur bemerke ich, daß, wenn man in den Jahren 1820 und 1830 schon genügende Gründe hatte, dem Ansuchen des h. Standes Graubündens zu entsprechen, die Wichtigkeit derselben durch das, was in den 10 letzten Jahren geleistet worden ist, nur noch erhöht wurde.

Ich ersuche also den hohen Vorort, den Bericht, den ich ihm anmit vorzulegen die Ehre habe, als einen Beweis meiner gänzlichen Zufriedenheit bei Besichtigung der Bernhardiner- und Splügner- Handelsstraßen anzusehen.

Neuenburg, den 21. Juli 1840.

Der Staatsrath und Direktor des Brücken- und Straßenbauwesens
des Kantons Neuenburg.

(Sig.)

Chr. Junod.











