

DIE SCHÄTZE DES BÜNDNER STAATSARCHIVS (XVI)

# Der erfolgreiche Kampf für den San Bernardino

Erfolglos hatten Graubünden und seine hervorragenden Geister für eine **Ostalpenbahn** gekämpft. Doch man lernte daraus: Mit dem Aufkommen des **Automobilverkehrs und den Strassentunnels** wurde die Gelegenheit beim Schopf gepackt.

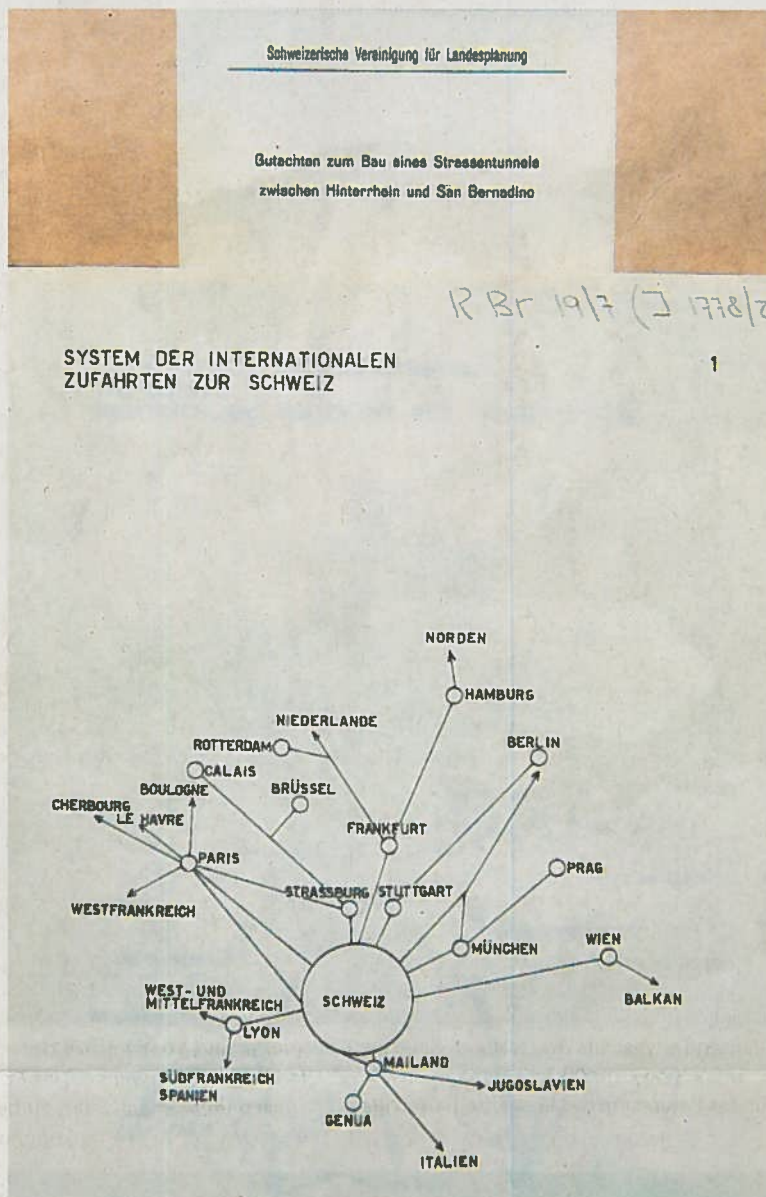
► HANSMARTIN SCHMID

B

Beinahe das volle 19. Jahrhundert hindurch hatte Graubünden für eine Alpenbahn durch Graubünden, die berühmte schweizerische Ostalpenbahn, gekämpft. Seine herausragendsten Geister, vom grossen liberalen Staatsmann Peter Conradin von Planta bis zum konservativen Führer Alfred von Planta-Reichenau, vom genialen Ingenieur Richard La Nicca bis zum ersten Bündner im Bundesrat Simon Bavier, vom internationalen Eisenbahnpionier Wolfgang Killias bis zum Journalisten und Ständerat Florian Gengel hatten sich in Wort und Schrift dafür eingesetzt. Graubünden hatte die Untertunnelung des Splügens, des Lukmaniers, des Juliers, des Tödi, der Greina und des Scalettas vorgeschlagen – und verloren. Ab 1882 dampfte die Eisenbahn durch den Gotthard.

## Der Bündner Tunnel-Traum

Doch damit war der Kampf für eine internationale Transitroute durch Graubünden noch lange nicht zu Ende. Denn, was hatte P. C. von Planta in seiner berühmten Rede im Ständerat für eine Eisenbahn durch Graubünden gesagt? «Internationale Linien müssen wir Bündner haben, weil die Natur des Landes, Geschichte, Geografie, Tradition und die Lebensart unseres Volkes zwischen den germanischen und den italienischen Volksstämmen uns dafür vorbestimmt haben.» Als dann im 20. Jahrhundert ein anderes Verkehrsmittel, das Auto, neben der Eisenbahn immer wichtiger



Ein Gutachten zum Bau eines Strassentunnels zwischen Hinterrhein und San Bernardino aus dem Bündner Staatsarchiv. (FOTO OLIVIA ITEM)

wurde, da erwachte dieser alte Bündner Traum wieder im neuen Gewand eines Strassentunnels. Deshalb war Graubünden auf der Hut, nicht nochmals eine Chance zu verpassen, als dann nach dem Zweiten Weltkrieg sich in der ganzen

Schweiz der Wunsch nach einem Netz aus Nationalstrassen herauskristallisierte. Unter der energischen Stabführung des damaligen Bündner Baudirektors Renzo Lardelli begann deshalb Graubünden schon Ende der 1950er-Jahre so-

wohl mit umfangreichen Studien und Vorprojekten, als auch mit der ebenso wichtigen Vernetzung in den eidgenössischen Räten und im schweizerischen Mittelland. Mehrere dieser Studien liegen jetzt im Bündner Staatsarchiv, darunter eine sehr ausführliche historische aus der Feder des damaligen Staatsarchivars Rudolf Jenny und eine der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung. Beide Arbeiten folgen genau diesen internationalen Linien, die Peter Conradin von Planta einst für Graubünden gefordert hatte. Sie zeigen Graubünden mit dem kommenden Strassentunnel durch den San Bernardino als das verbindende Element zwischen den Völkern des europäischen Nordens und des Südens als traditionelles Land der grossen Alpenpässe.

## Erfolg beim «Vogelberg»

Diesmal gelang der Bündner Coup: 1955 ernannte das eidgenössische Departement des Innern eine Planungskommission für die Nationalstrassen, der auch der damalige Bündner Oberingenieur Abraham Schmid angehörte. Und diese Kommission schlug zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz den Bau eines 6,5 Kilometer langen Strassentunnels durch den San Bernardino vor, den Bundesrat und Räte später sogar als «prioritär» bewilligten. Damit konnte Anfang 1961 der Baubeschluss gefasst werden, 1962 begannen die Bauarbeiten und am 1. Dezember 1967 erfolgte mit grossem Pomp die Eröffnung. Denn mit diesem Tunnel durch den «Vogelberg», wie der San Bernardino früher genannt wurde, konnte Graubünden im 20. Jahrhundert wenigstens teilweise durch die Strasse zu jener Rolle zurückfinden, die es ohne Ostalpenbahn im 19. Saeculum verloren hatte.