

Vom Kanton gebaute Kommerzial- und Verbindungsstrassen, 1780-1931

Aus: Solca, J[ohann] und Gregori, L[eonhard]: Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931, Chur 1932.

Kommentar

Auf der Karte sind die drei Transitrouten (auch «Kommerzialstrassen») erkennbar, deren Ausbau der Kanton zuerst an die Hand nahm. Danach wurden die Verbindungsstrassen erstellt. Nach 1850 kamen die Kommunalstrassen an die Reihe (Diese sind auf der Karte nicht eingezeichnet, erscheinen dagegen auf der Liste). Für den Unterhalt der grossen Transitrouten kam der Kanton auf. Für jenen der Verbindungsstrassen und Kommunalstrassen waren die Gemeinden zuständig. 1927 wurde allerdings der Unterhalt der Verbindungsstrassen an den Kanton abgetreten. Der Ausbau des inneren Strassennetzes ermöglichte einen wirtschaftlichen Aufschwung. Erst jetzt konnte der Tourismus zu blühen beginnen. Der Bau der neuen Kunststrassen verlangte vom Kanton einen organisatorischen Mehraufwand; ein Modernisierungsprozess der kantonalen Verwaltung kam in Gang.

Deutsche Strasse: Liechtensteiner Grenze – Maienfeld - Chur

Die Deutsche Strasse wurde vor allem auf Betreiben Österreichs von 1780-1786 erstellt. Die Erschliessung des Dreibündestaats bzw. des Kantons war in erster Linie ein von aussen herangetragen Wunsch. Die Finanzierung der Strasse hingegen übernahm zum grossen Teil der Dreibündestaat.

Italienische Strasse: Chur - Thusis - Splügen - San-Bernardino-Pass - Tessiner Grenze (und Splügen - Splügenpass)

An der Italienischen Strasse mit einer Länge von 128,7 km wurde von 1818-1823 gebaut. Die Strasse wurde vor allem von Sardinien-Piemont, vom Kanton und vom Churer Speditionstand finanziert, die sich alle am Ausbau der Strasse und dem damit zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen interessiert zeigten. Die Splügenstrasse baute und bezahlte vollumfänglich das von Österreich abhängige lombardo-venetianische Königreich.

Obere Strasse: Chur - Lenzerheide - Tiefenkastel - Silvaplana - Castasegna

Der Ausbau der Oberen Strasse zu einer Kunststrasse erfolgte in mehreren Etappen. Begonnen wurde 1820, der Bau der letzten Abschnitte konnte aber erst 1840 abgeschlossen werden. Die Strasse wurde nicht mehr über den Septimer, sondern via Julier und Maloja geführt.

Literatur:

Vgl. den Beitrag von Jürg Simonett in Band 3. (Kurzfassung)

Rageth, Domenig: Zur Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden. Ein Beitrag zur Verkehrspolitik Graubündens, Chur 1919.

Simonett, Jürg: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden: die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert, Chur 1986.