

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1950)

Heft: 2

Artikel: Replik zu den Bündtner Klagen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397436>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Replik zu den Bündtner Klagen

«Neue Zürcher Zeitung» 1852, Nr. 14 und 15

á Ihr geehrtes Blatt brachte uns jüngst zwei, offenbar in versöhnlicher Absicht geschriebene Artikel über die sich häufenden Klagen Graubündens gegen die neue eidgenössische Administration.

Daß die Neue Zürcherzeitung, die sich die Konsolidirung des neuen Bundes nach Innen und die Einigung aller Kräfte der Eidgenossenschaft gegen Angriffe von Außen zur Aufgabe gemacht, eher geneigt ist, vom Bunde und den Bundesbehörden alle gegen dieselben vorgebrachten Beschwerden wo möglich als unstichhaltige abzuleiten, ist begreiflich und sehr natürlich. Andererseits sind wir aber von der Gerechtigkeitsliebe Ihres Blattes und von der wohlwollenden Gesinnung der Redaktion gegen die rhätischen Völkerschaften allzusehr überzeugt, als daß wir die Aufnahme einiger thatsächlicher Berichtigungen und Ergänzungen nicht ebenfalls erwarten dürften. Das *audiatur et altera pars* ist auch in politischen Kollisionsfällen der beste Weg zur Ermittlung der Wahrheit, zur Erzielung eines Einverständnisses und Erstellung des frühern gegenseitigen Vertrauens.

Ihr erster Vorwurf gegen Bündten betrifft nun die bisherige Indolenz dieses geographisch sehr ausgedehnten, aber an finanziellen Hilfsmitteln sehr beschränkten Kantons in den obschwebenden großen Verkehrsfragen. Wir haben aber dieses kaum verdient! Wir sind da oben, leider! noch nicht so gewohnt und eingeübt in der Handhabung der großen Pauke der Publizität, wie in andern Gauen der Schweiz. Daher bleibt mancher Umstand auswärts unbemerkt, der unser Benehmen in ein besseres Licht stellen würde.

Die Eisenbahnangelegenheit wurde in Bündten schon in den dreißiger Jahren lebhaft besprochen. Namentlich war es der verstorbene Friedrich v. Tscharner, der mit seinem bekannten Eifer dafür sowohl in St. Gallen, als in Zürich und Basel thätig war. Mit dem anfänglichen Scheitern des Zürcher Unternehmens mußten indessen auch die Bemühungen Bündtens vergeblich erscheinen. Bald jedoch trat unser Oberingenieur La Nicca mit seinem Lukmanierprojekt auf und fand damit nicht nur bei unsern regen Nachbarn in St. Gallen und Tessin lebhaften Anklang, sondern auch die süddeutschen Regierungen und ganz besonders Sardinien bezeigten dafür ein aufrichtiges Interesse. Die drei Kantone hielten sofort häufige Konferenzen, verständigten sich in allen Punkten betreffend den Transit, die Expropriation, ihre pekuniäre Theilnahme usw. und gelangten auf diese Weise bald so weit, daß sich in Turin unter der Ägide der Regierung eine Unternehmungsgesellschaft konstituirte, die energisch an die Ausführung des Projektes schritt. Abordnungen

nach Stuttgart, München und London, Aufstellung eines gewandten, sachkundigen Agenten in England usw. gingen Hand in Hand mit den lokalen und topographischen Studien im Lande selbst. So hatten dann die Unterstützungen der drei Kantonsregierungen bald so viele einläßliche Studien und Vorarbeiten zu Wege gebracht, daß das Departement in Bern in dieser Beziehung kaum aus einer andern Gegend der Schweiz eine reichere Eisenbahn-Erbschaft antreten konnte.

Bereits hatte Lieut. Waghorn seine ostindische Probefahrt angekündigt, waren die großen englischen Dampfschiffahrtsgesellschaften für die Schweizer-Genueser Route gewonnen, hatte das englische Kabinet seine Protektion zugesagt und sollten die Fonds gezeichnet werden, als plötzlich die englische Geldkrise vom Jahre 1847 eintrat, dann die politische Krise in der Schweiz, hierauf die Katastrophen der Jahre 1848 und 1849 in Italien — und endlich kam als letzter und schlimmster Hemmschuh für unsere Alpenbahn auch noch der Beschluß der beiden Räte hinzu, laut welchem die Eisenbahnen zur Sache des Bundes gemacht wurden.

Seither ist die Lukmanierbahn mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt worden und das bereits so erfolgreich eingeleitete Unternehmen ins Stocken gerathen. Wir wollen keineswegs die Schuld dem betreffenden Departement überbinden. Indessen ist es Thatsache, daß die sardinische Regierung, nachdem sie sich kaum vom Schlage bei Novarra erholt, sogleich diese Frage wieder aufnahm und wiederholt in außerordentlichen Missionen dieselbe in Bern und anderswo wieder anregte. In Bern konnte man seit zwei Jahren jedoch keinen Bescheid ertheilen, weil noch nichts beschlossen ist und in den drei Kantonen durfte man sich mit dem Ausland und mit Privatunternehmern gar nicht mehr einlassen, weil die Eisenbahnen Sache des Bundes geworden.

Die Verkehrsberechnungen des Beauftragten des Bundesrathes begingen manchen für uns nachtheiligen statistischen Schnitzer, der sogenannte unparteiische Experte Stephenson ist seit Jahren der intime Freund des k. k. österreichischen Handelsministers v. Bruck und dadurch von jeher für die österreichisch-triester Route eingenommen. Kein Wunder also, wenn er den Lukmanier schnell und nur oberflächlich ansah, dagegen sein Möglichstes that, um die Piemontesen in den Mont Cenis hinein rennen zu machen. — Als endlich die Behörden St. Gallens und Graubündens die günstigen Aussichten nacheinander dahinsinken und durch die Chimäre eines «großen eidgenössischen Netzes» die ganze Angelegenheit in die Länge hinausverschieben sahen, wollten sie wenigstens von sich aus mit den theiligten Nachbarstaaten sich von Neuem ins Einvernehmen setzen, aber der Bundesrath untersagte ihnen die beabsichtigte Konferenz. Unterdessen ist aber die savoyische Partei in Turin durchgedrungen

und die Regierung hat sich die Konzession für eine Eisenbahn nach Susa abnöthigen lassen; Palmerston ist gefallen und mit ihm auch wohl die kräftigste Stütze des englisch-sardinischen Freundschaftsbündnisses, das brachliegende Kapital findet seit dem 2. Dezember in den Staatspapieren und an der auflebenden industriellen Thätigkeit anderweitige sichere Verwendung, Österreich reißt mit seinen Zollkonferenzen Süddeutschland in sein Verkehrsnetz mit hinein; — die günstigsten Momente sind also dahin und doch sollen wir uns über die Art und Weise wie vom Bunde aus die Eisenbahnfrage behandelt wird, nicht beklagen dürfen! Ja, man macht uns, denen man die Hände gefesselt, und das Unterhandeln untersagt hat, obendrein Vorwürfe, daß wir für die Eisenbahnen nicht thätiger arbeiten!

In der Telegraphenfrage kommen wir nun freilich beinahe etwas *post festum*. Man hatte nämlich unsern Kanton dießfalls nicht einmal begrüßt, während man doch an fast alle andern allerlei Anfragen stellte. Die bundesrätlichen Linien waren in Bern bereits fix und fertig gezogen, ehe man bei uns nur erfuhr, daß so etwas im Werke sei. Diese keineswegs schmeichelhafte Wahrnehmung bestärkte aber wiederum Viele in dem Glauben, daß man sich an gewissen Orten nun bereits dermaßen in die Figur des sogenannten «Baslerkreuzes» verliebt habe, daß man darob absichtlich alle jene vier großen Felder der Schweiz übersehe, die in Folge dieses Stereotypgedankens leer ausgehen.

Obschon der militärische Gesichtspunkt zu Gunsten des neuen Monopols stark hervorgehoben wurde, so dachte erst die nationalrätliche Kommission an die Errichtung einer Seitenlinie nach Chur. Und doch liegt noch hinter Chur, außerhalb dem Bereiche des dekretirten elektrischen Telegraphennetzes eine Gebietsstrecke, die ungefähr den sechsten Theil des schweizerischen Territoriums ausmacht, ein festes, strategisch bedeutungsvolles Vorwerk gegen Osten.

Daß man indessen in Bündten sehr geneigt gewesen wäre, von sich aus auch Opfer zu bringen, beweisen die bereitwillige und entsprechende Antwort der Bündtner Regierung an die Standeskommission des benachbarten Glarus und die 10 000 Fr., die der Speditionsstand für einen Splügenertelegraphen gezeichnet. Allen Aussichten nach dürften sich diese Beiträge wenigstens noch verdoppeln, so daß Bündten bereit ist, fast viermal mehr für einen Telegraphen zu bieten, als der große Zentralkanton Bern. Es ist eben nicht gleich, wo die Dräthe laufen. Für eine rasche und sichere Spedition ist es nicht gleichgültig, ob man längs der ganzen Route auf jeder Station seine Befehle ertheilen lassen kann oder nicht. Daher hat Basel auch die bestimmte Bedingung gestellt, der Telegraph müsse über Zofingen gehen und dürfe nicht den Umweg über Zürich machen.

Die Telegraphen am Gotthard, Adlerberg und Brenner leisten dem Transit auf jenen Routen nicht nur einen ideellen, sondern einen

reellen Vorschub. Ein unbedingtes Präjudiz für die Eisenbahnen liegt in einer solchen Linie wohl nicht, aber immerhin ein bedeutender Fingerzeig. Hätten die Handelsleute Zürichs und der östlichen Schweiz daher auch nur ein schwaches Fürwort eingelegt für ihren natürlichen Straßenzug, man hätte Bündten in Bern wenigstens nicht — vergessen.

In postalischer Beziehung müssen wir bemerken, daß gegenwärtig, also im Jahr 1852, noch keine doppelte Verbindung zwischen Bündten und Zürich existirt. Und doch ist das Bedürfnis, in dieser Richtung schnell und oft verkehren zu können, doppelt groß, seitdem die eingreifendsten Verwaltungszweige, wie das Zollwesen usw., von Bern aus geleitet werden. Auch ist es ein angenommener Grundsatz, daß jeder kantonale Hauptort das Recht habe, eine zwei Mal tägliche Post zu besitzen. Wenn dieß in Wallis nicht der Fall ist, so beweist dieß höchstens, daß Wallis ebenso stiefmütterlich behandelt wird als Bündten, keineswegs aber, daß diese beiden Kantone den andern gleich gehalten werden.

Auf nächstes Frühjahr ist allerdings ein Nachtkurs zwischen Chur und Zürich in Aussicht gestellt. Aber was für einer? Während im vorigen Sommer ein Privatombibus mit Vortheil die Strecke Chur nach Wallenstadt befuhr und die Dampfschiffgesellschaft im Interesse der Umgegend Abends gratis das Brieffelleisen transportirte, werden von nun an Nachts nur ein Ruderschiff und ein Einspänner diesen Dienst versehen, für Damen, Kinder und Rekonvaleszenten, die aus Italien oder auch nur aus den Bädern von Pfäfers, Fideris usw. kommen, eine äußerst einladende Fahrgelegenheit! Da aber das Brieffelleisen auf diese Weise nur bis Chur geht, so hat der Handelsstand von Zürich, am See, aus dem Toggenburg und Glarus, sowie die ganze Splügenroute nur geringen Nutzen davon. Die 12 Stunden, um welche die italiänische Korrespondenz beschleunigt werden könnte, werden so nicht erübrigt. Finanziell wird dieses wenig ertragende Institut mit Ruderschiffen daher fast eben so hoch zu stehen kommen als ein solider, geregelter Dienst mittelst Dampfschiffen. Der für außerordentliche Stürme zu kleine «Delphin»* ist freilich untergegangen, aber auf dem Mississippi wie dem Eriesee usw. ist schon manches Dampfschiff versunken, die Amerikaner haben deßhalb die Dampfschiffahrt nicht aufgegeben. Auf dem Gotthard und anderswo sind schon öfters Menschenleben in den Lawinen umgekommen, dessen ungeachtet benutzt man doch gern wieder die gleiche Straße. Die Einstellung dieses Kurses im ersten Augenblick nach jenem unglücklichen Ereigniß ist begreiflich, aber die Ersetzung desselben nach Jahr und Tag nur durch Ruderschiffe leuchtet uns weniger ein!

Die Bergtaxen sind allerdings auf dem Simplon, Gotthard und Splügen die gleichen — nur die Ausdehnung und Begränzung des

* Wallensee-Schiff.

Bergrayons ist etwas willkürlich und irrational. Als im vorigen Sommer bei der Revision des Posttaxengesetzes von mehreren Seiten her geradezu die Streichung der Bergtaxen beantragt wurde, erklärte der Chef des Postdepartements ausdrücklich, man werde diese erhöhten Taxen nur unmittelbar vom Fuße der einzelnen Alpenjoche an berechnen. Diese Zusicherung vermochte dann im Nationalrathe eine kleine Mehrheit von 35 gegen 33 Stimmen für die Beibehaltung dieser ungleichen postalischen Elle zu gewinnen. Beim Gotthard und Simplon wurde dieser Grundsatz auch wörtlich beobachtet, am Splügen und Bernhardin dagegen der höher belastete Rayon nicht nur nicht enger gezogen, sondern mir nichts dir nichts von Thusis sogar bis nach Reichenau ausgedehnt. — Das Publikum konnte nun freilich nicht begreifen, wie der Bundesrath in dem ebenen milden Domleschgerthal auf einmal Berge sehen könne, welche die eidgenössische Post früher selbst nicht wahrgenommen hatte. Zudem führt der Eilwagen von Reichenau bis nach Thusis gleich stark beladen mit den gleichen Pferden und mit gleicher Schnelligkeit, wie von Chur nach Reichenau. Warum also für die eine halbe Station gewöhnliche Taxen ansetzen, bei der andern aber die erhöhte Ausnahmsgebühr? Da Thusis neben Chur der bedeutendste Markt und Gewerbsplatz ist, so fällt diese neue indirekte Besteuerung eben Vielen sehr lästig.

Was würden wohl die Appenzeller, Toggenburger, Jurassier, Berner Oberländer usw. dazu sagen, wenn man die dortigen weit stärkern Steigungen vorschützen wollte, um ihren Lokalverkehr postalisch höher zu belegen?

Die Unbilligkeit dieses Beschlusses wahrnehmend, hat daher weit-aus die größte Anzahl der National- und Ständeräthe Zürichs, St. Gallens, von Glarus, Appenzell und Bündten um eine baldige Remedur dieser Härte petitionirt. Wir wollen hoffen, daß die Einsprüche derjenigen, die zum großen Theil gerade die Bergtaxen noch gerettet haben, an gehörigem Orte einige Berücksichtigung finden werden. — Der Grund, daß man früher auf jener Route noch mehr bezahlte, kann den Wortlaut des jetzigen Gesetzes doch nicht umstoßen und müßte jedenfalls auch an den andern Pässen und in manchen ebenen Kantonen gleichmäßig in Anwendung gebracht werden, sonst klagt man eben nicht mit Unrecht in Bündten über eine rücksichtslosere Behandlung von Seiten des Bundes.

Die Pulvermühle gehörte nicht dem Kanton, sondern einem Privaten. Sie lieferte ein sehr gutes Produkt, hatte auch an unsern Nachbarn in Tyrol und Italien gute Kunden und wird namentlich vom Ingenieurkorps ihres vortrefflichen Sprengpulvers wegen sehr vermißt. Daß man in einem industriearmen Lande nicht gerne noch eines von den wenigen vorhandenen Etablissements eingehen sieht, ist um so natürlicher, als sowohl die militärischen als finanziellen

Gesichtspunkte für die Beibehaltung jener Pulvermühle sprachen. Wir verweisen dießfalls auf den Bericht und die Anträge der dießjährigen Budgetkommission.

Wie früher unter der Tagsatzung die Reklamationen wegen des Dappenthals, so schleppte sich vom Jahre 1848 an von einem Traktandenzirkular zum andern die Forderung Bündtens für seine Auslagen beim Transport des italiänischen Kriegsmaterials, für die Beförderung der aus den Spitälern von Breccia und Bergamo in unsere Gebirge geflüchteten kranken, piemontesischen Soldaten, für die Entschädigung des damals improvisirten Guiden- und Eskortedienstes usw. Die Verpflegungsfrage selbst ist abgethan und Bündten begehrt von dem eidgenössischen Fiskus gar keinerlei Opfer mehr; es hatte sich nur den Regreß auf das Kriegsmaterial vorbehalten und der Bundestath hatte, das Forderungsrecht Bündtens anerkennend, statt dessen sich eine Personalkaution stellen lassen. Wir gewärtigen nun den Ausgang der Unterhandlungen und wollen daher einige Curiosa, deren man hier erwähnen könnte, einstweilen auf sich beruhen lassen. — Ebenso übergehen wir einige andere Punkte, die unter der Asche motten, die wir aber unnötiger Weise nicht anfachen wollen.

Wir erwähnen schließlich nur des Schneebruchs, weil dieser die Quelle und der Anfang ist der Verstimmung. Wohl kaum ein anderer Volkstheil der Schweiz hat so einmüthig, in so guten Treuen und mit mehr Vorliebe die neue Bundesverfassung begrüßt als gerade die Anwohner des Splügens und Juliers. Auch genossen die sieben Mitglieder des Bundesrathes kaum anderswo mehr Achtung und Popularität als eben da oben.

Mit der Kunde, daß man trotz der Verfassung einen so wesentlichen Unterschied mache zwischen Kanton und Kanton, Paß und Paß usw. stiegen allerlei böse Ahnungen auf. — Die Geschichte und die Erwerbsquellen Bündtens hängen von jeher zu sehr mit unserm Straßenwesen zusammen, als daß eine so wesentliche Benachtheiligung unserer Stellung uns nicht hart berühren mußte. Alle gebrachten Opfer (und deren hat Bündten sich seiner Bergpässe wegen sehr schwere gefallen lassen) dürften uns wenig nützen, wenn, Dank den getroffenen Einleitungen des Hrn. Achilles Bischof*, an einem Orte die Lasten auf eidgenössische Schultern genommen würden, während wir hier zum Besten der übrigen Kantone, namentlich der östlichen Schweiz, allein forttragen müssen.

In die Details dieser heiklen Frage wollen wir nicht eintreten, sondern bloß den Wunsch aussprechen, daß es unter den gleichen Bedingungen auch den andern Bergkantonen gestattet werden möge, ihre Winterbahn gleichfalls dem Bunde zu überlassen. In dieser

* Achilles Bischof, Nationalrat, Schöpfer der Zollvereinheitlichung.

eingeschmuggelten Ungleichheit liegt sonst der Keim zu vielem Hader; daher reiße man diesen eiternden Splitter möglichst bald aus.

Wenn nun auch die großartige Militärorganisation mit ihren vielen Truppenzusammenzügen bei unsern schwierigen, klimatischen und geographischen Verhältnissen doppelt verheerend auf die Staatskasse zurückwirkt; wenn der neue Münzfuß unserm auf drei Seiten vom Ausland umgebenen Kanton manche Unannehmlichkeiten bereiten wird und sich unläugbar in allen Klassen des Volkes und bei allen Parteinüancen bereits eine unverholene Mißstimmung gegen die Verwaltungsweise des Bundesrathes ausdrückt, — so ist damit keineswegs gesagt, daß deßhalb der Bundesrath und noch weniger die neue Bundesverfassung auch in politischer Beziehung die Sympathien des Bündnervolks verloren habe. — Wenn die Ehre und Unabhängigkeit des Gesamtvaterlandes in Frage kommen sollten und die eidgenössischen Behörden halten Appell, so sind die Bündtner schon auch wieder da!

Indessen läßt es sich nicht verhehlen, daß es in der Aufgabe einer klugen und umsichtigen Politik liegt, solche häusliche und materielle Spähne wo möglich zu vermeiden. Bei den sogenannten Bündtnerklagen kömmt diese staatsmännische Rücksicht um so mehr in Betracht, als dadurch nicht das lokale Interesse einer «geringen Zahl» berührt wird, sondern die Verkehrsverhältnisse der ganzen östlichen Schweiz im Allgemeinen. Die Graubündtnerpässe sind nur die großen Übergangsbrücken, wir Bündtner nur die Lastträger der schweizerischen Industrie und des östlichen Handelsverkehrs mit Italien. — Die Vernachlässigung unserer Routen trifft daher noch weitere Kreise, als man sich im Allgemeinen wohl vorstellen mag. Es ist daher gewiß sehr wünschenswerth, daß man an allen Orten und ganz besonders auch in Bern dafür Sorge trage, daß auch in dieser Richtung «das Gefühl einer freien und gleichen Zusammengehörigkeit auf keine Weise getrübt, geschwächt noch zerstört werde.»

Nachwort zu den «Bündtner Klagen» von 1852

Von Friedrich Pieth, Chur

Der Verfasser der vorstehenden «Replik» in der Neuen Zürcher Zeitung von 1852 war sehr wahrscheinlich der damalige Redaktor der «Bündner Zeitung», Christian Tester, nach dem Urtheil Prof. Candreias, des gründlichsten Kenners des bündnerischen Zeitungswesens, der populärste bündnerische Publizist des 19. Jahrhunderts, ein Mann, der es mit seiner Pflicht als Reporter sehr genau nahm. Seine Klagen über Benachteiligung des Kantons Graubünden