

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

**Herausgeber:** F. Pieth

**Band:** - (1950)

**Heft:** 2

  

**Artikel:** Nachwort zu den "Bündtner Klagen" von 1852

**Autor:** Pieth, Friedrich

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-397437>

### **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:** 14.03.2025

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

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 Parteinäncen 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

durch die eidgenössische Administration waren nicht aus der Luft gegriffen. Sie waren übrigens nicht die ersten und blieben keineswegs die letzten.

Die überlieferte Isolierung des Kantons dauerte ja trotz seiner engern Verbindung mit der Eidgenossenschaft im Jahre 1803 fort. Es war ausgeschlossen, daß ein schweizerisches Nationalbewußtsein durch eine mehr oder weniger aufgedrängte politische Annäherung geweckt werde. Bei den Bündnern konnte das um so weniger geschehen, als diese durch die verfassungsmäßige Eingliederung ihres Landes in die Eidgenossenschaft einen wichtigen Teil ihrer frühern Selbständigkeit, insbesondere die außenpolitische, preisgeben mußten. Man hat sich in Graubünden damit nicht leicht abgefunden, wie reaktionäre Bewegungen des Jahres 1814 zeigten.

Die Bundesverfassungen von 1803 und 1815 gestatteten nun zwar den Bündnern, ihr politisches und kulturelles Sonderleben noch ein halbes Jahrhundert weiterzuführen. Die mangelhaften Verkehrsverhältnisse sorgten dafür, daß die Schweiz dem Durchschnittsbündner noch längere Zeit ein unbekanntes Land blieb. Überschritt dieser bei der Tardisbrücke die Kantonsgrenze, um St. Galler Boden zu betreten, so pflegte er noch lange zu sagen, er gehe «in die Schweiz». An ihre Zugehörigkeit zur Eidgenossenschaft wurden die Bündner bis 1848 fast nur durch die Bestellung und Instruierung der bündnerischen Tagsatzungsgesandtschaft erinnert und in empfindlicherer Weise durch die Befugnisse, welche die Bundesverfassung dem Vortort und der Tagsatzung den Kantonen gegenüber einräumte.

Daß Graubünden unter diesen Umständen mit seinen volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Nöten bei der Eidgenossenschaft wenig Verständnis fand, ist begreiflich. Es überraschte deshalb nicht, daß die Tagsatzung 1816 ein Hilfsgesuch der Bündner um die eidgenössische Unterstützung einer umfassenden Korrektur des Rheins im Domleschg, in die nach dem Rat Eschers von der Linth auch die Verbauung der Nolla einbezogen werden sollte, als eine kantonale Angelegenheit abschlägig beschied, obschon sie gleichzeitig die Linthkorrektur als eidgenössisches Unternehmen förderte.

Die erste auffallende wirtschaftliche Benachteiligung seitens der Eidgenossenschaft erlebte Graubünden anlässlich des Baues der Bernhardinstraße 1818—1823. Graubünden verfügte von jeher über internationale Wegverbindungen. Der Kampf um die Freiheit und Sicherheit derselben bildete seit Jahrhunderten einen Hauptgegenstand seiner Geschichte. Der Ausbau dieser Verkehrslinien im 19. Jahrhundert bot nicht nur Graubünden, sondern auch einem großen Teil der übrigen Schweiz große Vorteile, nicht zuletzt der Bau der Bernhardinstraße. Dieser erforderte Unterhandlungen mit dem Königreich Sardinien und im Hinblick auf die Abzweigung über den

Splügen auch mit Österreich. Dabei wurde den Bündnern zum erstenmal bewußt, daß sie in der Lösung solcher Aufgaben nicht mehr freie Hand hatten. Sie waren an gewisse Verpflichtungen gegenüber dem schweizerischen Gesamtstaat gebunden. Daß dieser den projektierten Straßenbau finanziell unterstützten werde, war nicht zu erwarten, wohl aber daß er ihn diplomatisch fördern werde. Aber auch davon war keine Rede. Statt dessen durften die an der Gotthardstraße interessierten Kantone vom Tessin bis Basel alles tun, um das Zustandekommen der Bernhardinstraße zu verhindern. Der Kanton Tessin der anfänglich einen Beitrag an den Straßenbau in Aussicht gestellt hatte, schloß — von Österreich überredet — insgeheim sogar eine Vereinbarung mit Mailand, worin er sich, um den Straßenbau zu hintertreiben, nicht nur verpflichtete, den zugesicherten Beitrag abzusagen, sondern das auf Tessiner Gebiet liegende Straßenstück (von Lumino bis zur Moesabrücke) weder auszubauen noch fahrbar zu machen. Aber auch Luzern durfte in dieser Angelegenheit seine Stellung als Vorort zu einer ebenso einseitigen wie unbefugten Opposition gegenüber Graubünden mißbrauchen, ohne sich seitens der andern Stände eine Mißbilligung zuzuziehen.

Graubünden hat die Bernhardinstraße allem Widerstand zum Trotz dann doch gebaut. Durch beharrliches Festhalten am freien Verfügungsrecht über seine Pässe, hat es die Diplomatenkünste rivalisierender Kantone und fremder Staaten zunichte gemacht und seine eigene Unabhängigkeit wie diejenige eines großen Teiles der übrigen Schweiz gefördert. Es hat unmittelbar darauf auch die zweite fahrbare Verbindung mit Mailand, die sogenannte Obere Straße (Chur-Lenzerheide–Julier–Maloja–Castasegna), gebaut. Zur leichtern Finanzierung des Baues der Bernhardinstraße gestatteten die Bündner Behörden den Churer Speditionshäusern, die an den Straßenbau große Summen vorgestreckt hatten, fünfzig Jahre lang von jedem Zentner der transitierenden Güter eine Gebühr von 30 Kreuzern zu erheben. Das war die sogenannte «Straßenprämie», die im reduzierten Betrag von 25 statt 30 Kreuzern auch auf die Obere Straße ausgedehnt wurde. Als die Tagsatzung 1841 von dieser Prämie Kenntnis erhielt, focht sie dieselbe als einen verkappten Transitzoll scharf an und warf Graubünden vor, die Tagsatzung hintergangen zu haben. Nach erhaltener Aufklärung aber konnte sie nicht umhin, die Berechtigung der Prämie zuzugeben und dem bündnerischen Straßenbau als einem «Meisterstück administrativer Kunst, Tätigkeit und Gewandtheit» ihre Bewunderung auszusprechen.

Im Rate der Eidgenossen besaß Graubünden als eidgenössischer Stand wenig Einfluß. Der Unterschied zwischen der einstigen politischen Bedeutung des alten Freistaates der Drei Bünde und der «Nullität» des im eidgenössischen Verband kaum beachteten Kan-

tons mußte um so mehr auffallen, als dieser territorial den sechsten Teil des schweizerischen Territoriums ausmachte, auf eine lange Strecke die schweizerische Landesgrenze bildete, durch seine Grenzlage in vielseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zum Ausland stand und über wichtige Straßenzüge verfügte. In den führenden Kreisen Graubündens verstand man nicht, warum bündnerischen Tagsatzungsgesandten, meistens politisch erfahrenen und geistig bedeutenden Männern, so selten die Ehre zuteil wurde, in gemeineidgenössischen Angelegenheiten zu einer der zahlreichen Vorberatungskommissionen zugezogen zu werden.

Trotz dieser mehr oder weniger durch die ganze erste Hälfte des vorigen Jahrhunderts fortdauernden Isolierung hat wohl kaum ein anderer Volksteil der Schweiz die Bundesverfassung von 1848 so einmütig aufgenommen wie Graubünden. Man lese die begeisterten Worte, mit denen Planta 1850 als Regierungspräsident den Bundesstaat begrüßte. Daß der neuen Bund auch dem exponierten, ausgedehnten und an materiellen Hilfsquellen schwachen Kanton in der Lösung seiner wirtschaftlichen Aufgaben, insbesondere auch der verkehrspolitischen Probleme, gemäß der in der Verfassung gegebenen Zusicherung zu Hilfe kommen werde, war die allgemeine Hoffnung.

Mit der Erkenntnis aber, «daß man in Bern trotz der neuen Verfassung einen Unterschied mache, zwischen Kanton und Kanton, Paß und Paß stiegen allerlei böse Ahnungen auf». Das Erwerbsleben Bündens hing seit Jahrhunderten zu sehr mit dem bündnerischen Verkehrswesen zusammen, als daß eine auffallende Benachteiligung desselben Graubündens nicht hart treffen mußte. Diese Benachteiligung scheint fast unmittelbar nach der Inkraftsetzung der Bundesverfassung von 1848 begonnen zu haben; die (von abgerückten) Klagen der Bündner von 1852 sind ein sprechendes Zeugnis dafür.

Die Hintansetzung Graubündens durch die Eidgenossenschaft bei der Behandlung wirtschaftlicher Fragen hörte aber auch in den folgenden Jahrzehnten nicht auf. Wir haben dafür einen eingeweihten und beredten Gewährsmann an Andreas Rudolf Planta, dem bedeutendsten bündnerischen Staatsmann jener Zeit. Dieser vertrat die Interessen seines Heimatkantons in der Bundesversammlung mit einer kurzen Unterbrechung von 1848 bis 1881. Er hatte also reichlich Gelegenheit, die maßgebenden Vertreter im politischen und wirtschaftlichen Leben der Schweiz und ihre Einstellung zu den volkswirtschaftlichen Problemen Graubündens genau kennen zu lernen. Er hat sich auch nicht gescheut, an ihr scharfe Kritik zu üben.

1861 vertrat Planta im Nationalrat in einer glänzenden Rede das Bedürfnis Graubündens nach guten internationalen Kommunika-

tionslinien und deren Verbindung mit den Seitentälern. «Internationale Linien müssen wir Bündner haben, weil Lage, Geschichte und Lebensart unseres Landes darauf hinweisen. Bünden ohne Verbindung mit Italien ist nicht mehr Bünden, sondern ein in seinen Verkehrsadern unterbunden Land, das kein richtiges Leben mehr entwickeln kann. Die Herren Eidgenossen haben offenbar kein Verständnis für diese Verhältnisse, sonst hätten sie weniger schonungslos uns jede Alpenbahn verunmöglicht». Die Bundesversammlung erklärte sich bereit, wenigstens den Bau der militärisch wichtigen Straßen zu unterstützen, und so wurden von 1861 an bis Mitte der siebziger Jahre mit eidgenössischer Beihilfe viele Berg- und Talstraßen gebaut. Die Alpenbahn aber blieb Bünden versagt. Dem Tessin und den übrigen Gotthardkantonen, die sich seit 1863 im Widerspruch mit dem damaligen Eisenbahngesetz der Unterstützung der Bundesbehörden erfreuten, gelang es, die Bemühungen der Lukmanierfreunde zu durchkreuzen. 1870 kam zwischen der Schweiz und Italien ein Staatsvertrag zustande, der die Gotthardbahn sicherte und der Bündner Alpenbahn das Grab bereitete. Ständerat P. C. Planta, der den tragischen Kampf mit der Wärme des mitwirkenden und mitleidenden Staatsmannes beschrieben hat, bezeichnet dessen Ausgang als einen Wendepunkt in der Geschichte Graubündens. «Jahrhunderte lang galten unsere Kämpfe der Frage, ob wir oder Fremde unsere Pässe besitzen sollen. Unser letzter Kampf galt der Frage, ob sie für den internationalen Verkehr überhaupt noch fortbestehen sollen oder nicht».

Die Erinnerung an den dreißigjährigen Kampf um eine rätsche Alpenbahn muß man sich vergegenwärtigen, um die bitteren Worte zu verstehen, die Nationalrat Planta anlässlich der Bundesverfassungsrevision von 1872 gegen tonangebende schweizerische Politiker von damals richtete. Sein Bündnerstolz bäumte sich auf gegen die «Baumwollenbarone», die so geldstolz und verächtlich auf das «Bettlervolk» der Graubündner herabsähen. Er vermochte es nicht zu verwinden, daß man Graubünden seit den Sechzigerjahren immer mehr als «zugewandten Ort» behandelt habe, dem man höchstens in formeller Beziehung die Gleichstellung nicht versagen mochte, aber materiell ganz einfach nach Konvenienz der großen Kantone und der in denselben vorherrschenden Interessen tonangebender Persönlichkeiten mehr oder weniger berücksichtigte. «Die Belege hierfür liegen in größerer Zahl bei uns allen noch in frischem Gedächtnis. Dabei wollen wir an die gänzliche Außerachtlassung Bündens in allen persönlichen Vertretungsfragen nicht einmal erinnern. Aber auch wenn wir notgedrungen eine nicht bloß formelle, sondern wirklich reale und materielle Gleichstellung und Gleichberechtigung verlangten, taxierte der Hochmut einzelner Vertreter der industriellen Kantone der Zentralschweiz und deren Zeitungsorgane dies bekannt-

lich als Bettelei. Wie oft und lange wurden uns die 20%, die man statt der unzulässig gewordenen Weggelder an unser Straßennetz beitrug, vorgehalten, während niemand die Millionen jährlicher indirekter Einkünfte, die man Bern und Zürich verschafft hat, noch die Millionen, die am St. Galler Rhein, an der Aare und Rhone verbaut wurden, je beanstandete.»

In einem von Redaktor H. Boeschstein im Bündnerischen Monatsblatt (1949, Seite 279) veröffentlichten Brief Plantas an seinen Freund, Bundesrat Schenk, den Chef des Departementes des Innern, vom 23. September 1870 äußert sich Planta über die Benachteiligung Graubündens in den Beiträgen des Bundes an die Flußkorrekturen: «Ohne wenigstens Nolla und Glenner zu verstopfen, wird die Rheinkorrektur ein ‚Traum‘ bleiben, aber ein kostspieliger. Schon sind 20 Schuh hohe Schuttlager bei Thusis aufgetürmt, der ganze Kanal bis Rothenbrunnen, die Rhäzünser Ebene, voll andern Schutts, der über den Winter ins Rheintal spaziert. Ehe er aber im Bodensee anlangt, ist sicherlich wieder im Rheintal die Rinne verstopft, und das nächste Hochwasser läuft dort über. Dem Heinzenberg und den hochgelegenen Dörfern des Domleschg wie den Bergdörfern von Lugnez kann das gleichgültig sein! Ilanz und Thusis mit Sils sind bereits erschöpft und haben mit den laufenden Ausgaben und Wuhrschulden genug. Der Kanton hat an der Rheinkorrektur, am Wuhrgesetz für alle Täler, an den Folgen des Hochwassers von 1868 bereits auf Jahre hinaus seine Steuern verdoppelt und engagiert. Zudem werden wir nicht leicht wieder als ‚Bettler‘ uns schelten lassen. Während wir von Achilles Bischof (dem Schöpfer der eidgenössischen Zollvereinheitlichung) betrogen wurden und hintendrein bloß Gleichstellung mit den andern Kantonen verlangten, während wir beim Straßengesetz eine Million selbst wenigstens neuer Ausgaben (ohne Expropriation und Holz) und dafür noch eine ewige Last des Straßunterhalts übernehmen, wirft Euch (Bernern) niemand den Bundeswitz mit zwei Millionen jährlichen Umsatz und Millionen Mehreinkünften noch die Thuner Kaserne mit allen Früchten der Militärkonzentration noch die Juragewässerkorrektur vor! Denn Ihr Mutzen seid Schweizer erster Klasse, wir dahinten nunmehr höchstens dritter Klasse oder nach Weltischer Theorie etwas Ähnliches wie die alten ‚zugewandten Orte‘, gehören jedenfalls auch nicht zu den ‚regimentsfähigen‘ Kantonen — so daß das ‚Betteln‘ schwer wird, um am Ende den St. Gallern das Versumpfen und Ertrinken zu ersparen... Lieber als bei der ‚Eidgenossenschaft‘ anzuklopfen, würde ich, soweit es von mir abhinge, geradezu der Verheerung ihren Lauf lassen — sonst wird uns solch ein Betrag noch hundert Jahre lang vorgehalten, obschon zunächst die drei Millionen ein St. Gallen schon retten.»

Als im bündnerischen Großen Rat der Bundesverfassungsentwurf

von 1872 zur Diskussion stand, beschwor Planta seine Kollegen, sich durch die Zusicherung der 200 000 Fr. an den Alpenstraßenunterhalt, «die man aus unserer vertragsmäßig zugesicherten Entschädigung (für die 1848 erfolgte Post- und Zollablösung) nimmt», nicht etwa verleiten zu lassen, den Verfassungsentwurf anzunehmen. «Graubündens Ehre gestattet nicht, diesen Schacherhandel mit seinen verbrieften Rechten einzugehen. Bündens Volk muß einmal zeigen, daß wir keine Bettler sind, und sich diesen Vorwurf am wenigsten von der Sippe der eidgenössischen Eisenbahn-, Bank- und Börsenherren und ihren Anhängern gefallen, noch von ihrer jeweiligen Konvenienzpolitik und den materiellen Köder beeinflussen läßt.»

Planta stimmte manchen Artikeln des Verfassungsentwurfes freudig zu, nicht zuletzt der Beteiligung des Bundes an der Aufforstung des Hochgebirges und der Verbauung der Wildwasser. Übrigens postuliere man diese nicht allein Graubünden und andern Gebirgskantonen zuliebe; diese Maßnahmen seien zum Schutz der Korrekturen in den Niederungen so notwendig wie für die Hochgebirgsgegenden. St. Gallen, Solothurn, Aargau, Bern, Freiburg, die Waadt seien daran ebenso sehr beteiligt wie Graubünden, wo das verheerende Material nur losbreche, während es sich unten ablagere und aufstae.

Die Drohung, daß man zum Einheitsstaat übergehen werde, wenn man den Entwurf nicht annehme, schreckte Planta nicht. «Sobald man uns den Entzug kantonaler Hoheitsrechte zumutet und wir dieses Opfer zu bringen willens sind, oder dazu genötigt werden, ist der Einheitsstaat der rationellste und konvenabelste Ausgang und der Beherrschung seitens der großen Kantone weit vorzuziehen. Vergessen Sie nicht, daß Graubünden an Gebiet den vollen sechsten Teil des schweizerischen Territoriums ausmacht, daß dieses Land aus einem Netz von Tälern besteht, die durch eine Reihenfolge von Bergen und engen Schluchten von einander geschieden sind, und die unter unendlich schwierigen geographischen Verhältnissen ihr politisches und ökonomisches Dasein führen. Welche Opfer im Straßenwesen, in allen Zweigen der Landesverwaltung, welche Hindernisse und Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Schulwesens, des Gemeindelebens usw. diese geographischen Verhältnisse einer Bevölkerung von nur 90 000 Seelen (im Jahre 1872) auferlegen, das weisen unsere Budgets auf. Graubünden ist überdies von der Luziensteig bis San Vittore durchwegs ein Grenzland und trägt als solches ungleich schwerere Lasten. Sollten wir uns nun etwa davor fürchten, diese Lasten und die Folgen dieser mißlichen Lage, die man uns durch gesetzwidrigen Entzug der ältesten Lebensquelle in der Alpenbahnfrage noch so gewaltig verschlimmert hat, sollen wir uns fürchten, alle diese Schwierigkeiten der Lage im Einheitsstaat gleichmäßig von 2 800 000 schweizerischen Mitbürgern mit uns teilen zu sehen? Gewiß nicht! Wegen Übergang unseres uns fast erdrückenden



Straßenunterhalts, unserer Schulden und unserer bisher kantonalen Unterstützungen an die Volksschulen der ärmern Gemeinden, im Forstwesen, im Wuhrwesen, an der Kantonsschule aufs gemeine eidgenössische Budget wird doch niemand trauern, während wir unter der Dreiviertelszentralisation für diese alles noch allein erhalten müssen.

«Also vor dem Einheitsstaat hat Bünden sich am allerwenigsten zu fürchten. Er nimmt uns allerdings wie die Dreiviertelszentralisation einen Teil unserer Freiheiten und Rechte, aber er bringt uns dafür wenigstens die politische Gleichheit und eine normale, beruhigende finanzielle Position. Die vorliegende Dreiviertelszentralisation dagegen lähmt unsere kantonalen Kräfte, sie läßt uns auf allen Gebieten unsere lokalen Schäden und Nachteile und stellt uns dagegen in die Lage, auch fürderhin von den großen Kantonen der Zentralbahn- und Nordostbahnschweiz maßgebend regiert zu werden und von deren Gunst und Gnade abhängen zu müssen. Diese Position wollen wir aber nicht.

Sie alle haben es noch bitterer als ich in der Alpenbahnfrage gefühlt, wie schmerzlich es ist, wenn man nur die Gleichstellung in allen Dingen verlangt und nichts als gleiches Recht und gleiche Elle in eidgenössischen Fragen beansprucht und dann von den bessergestellten und kompakt liegenden Kantonen dafür fortwährend als „Bettelvolk“ behandelt wird. Mir wenigstens ist dieser ungerechte Vorwurf weit tiefer zu Herzen gegangen als selbst die Vergewaltigung in der Alpenbahnfrage. Dieser Übermut und diese Herabsetzung wird aber sicherlich nicht aufhören, solange die kantonalen Stellungen so verschieden sind und bis und solange die Bundesbehörden nicht gezwungen werden, mit jedem Volksteil zu rechnen, jeden gleichmäßig zu achten und jede Volksfraktion als ihren, der Bundesversammlung Souverän anzusehen und als solchen anerkennen zu müssen.

Wollen wir Achtung genießen im Schweizerland, so zeige man, daß man vor niemanden sich fürchtet, und daß uns neben der altererbten Freiheit vor allem die lautere, echte Gleichheit am Herzen liegt. Für diese zwei Prinzipien zu streiten, ist Bündens würdig, beide in der Schweiz immer mehr zur Geltung, und Wahrheit und Realität in diese Worte zu bringen, das ist wahrer Fortschritt.»

Die Niederlage in der Alpenbahnfrage bedeutete für Graubünden eine wirtschaftliche Katastrophe. Sie war tatsächlich «ein Wendepunkt in der Geschichte Graubündens». Zwar sicherte die Bundesversammlung nachträglich auch der Förderung der Ostalpenbahn einen Staatsbeitrag zu. In der Auffassung, daß Graubünden seine internationale Bedeutung im Nord-Süd-Verkehr nicht verlieren dürfe, glaubte man hier in der Alpenbahnfrage immer noch die Schicksalsfrage des Kantons sehen zu müssen. Neue Anstrengungen wurden unternommen, um das alte Projekt doch noch zu verwirklichen. Diese Aussichten erwiesen sich aber je länger desto hoffnungsloser.

Dadurch wurde die Bündner Eisenbahnfrage auf ein ganz anderes Geleise geschoben. An die wenigen Kilometer Schienenweg von Maienfeld nach Chur schloß sich im Laufe von weniger als dreißig Jahren das Schmalspurnetz der Rhätischen Bahn. Diese war kein Ersatz für die Ostalpenbahn, aber sie war geeignet, das Wirtschaftsleben Bündens, das durch die Eröffnung der Gotthardbahn einen schweren Schlag erlitten hatte, neu zu beleben, die vielen Täler des Kantons untereinander und mit der Schweiz besser zu verbinden. Den Kanton aber kam diese Initiative im Eisenbahnwesen schließlich sehr teuer zu stehen. Die Entwicklung führte ihn von einer, seine finanziellen Kräfte übersteigenden Aufgabe zu einer andern, ohne ihm Zeit zu lassen, die gewaltigen Aufwendungen für das ältere Verkehrsmittel zu amortisieren, bevor dieses durch ein moderneres überholt wurde.

So ist die für Graubünden so bedrohliche Lage entstanden, an der die Eidgenossenschaft weitgehend mitschuldig ist. Sie wird deshalb nicht darum herumkommen, Graubünden auch in dieser Frage endlich Gleichberechtigung zuteil werden zu lassen.

## Blutgruppenbestimmungen bei der Walserbevölkerung des Rheinwald und obern Avers \*)

Von Prof. Dr. W. Knoll und Heidi E. Arendt-Knoll

1946 erschien eine von Fonio angeregte Dissertation von R. Schütz, in der auf Grund von 33 964 im Laufe des Aktivdienstes bei Angehörigen des zivilen Luftschutzes festgestellten Blutgruppen die geographische Verbreitung der Häufigkeit der Gruppen in der Schweiz bestimmt wurde. Es zeigte sich, daß einzelne Bündner Täler, vor allem solche mit starkem Einschlag von Walsern, einen hohen Prozentsatz der Blutgruppe 0, also der Universalspender hatten. Da dies nicht nur wissenschaftliches sondern auch hohes praktisches Interesse hatte, weil in der Regel der Universalspender vor allem für die Erfassung aller Spender in Frage kommt, haben wir dies bei den Walsern des Rheinwalds und des oberen Avers, die in der «Krankenkasse Rheinwald» zusammengeschlossen sind, nachgeprüft. Schütz hatte schon die Vermutung ausgesprochen, daß dieser hohe Prozentsatz mit dem Anteil an Walsern zusammenhängen könnte. Sein Material für das Gebiet, 50 Beobachtungen, war aber zu klein, um sichere Schlußfolgerungen daraus zu ziehen. Immerhin waren

---

\* Die vollständige Arbeit mit allen Unterlagen und den Literaturangaben erscheint im Bulletin der schweizerischen Gesellschaft für Anthropologie und Ethnologie im Laufe des Jahres 1950.