

Einiges aus Bündens öffentlichem Leben der letzten 50 bis 60 Jahre [Fortsetzung]

Autor(en): **Manatschal, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1916)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-395936>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nach diesem von Herrn Kanzleiverwalter Schlatter nomine des Herrn v. Planta in die Feder diktierten Receß und respective genommenen Recurs ad Serenißimum, fand man es nötig, sich mehr zu erweitern; es soll somit das gegenwärtige Protocoll mit einem pflichtmäßigen Bericht gleich morgen von Heiligenberg nach Meßkirch, um mit der montägigen (Montags-) Post nach Donaueschingen abgehen zu können, einbegleitet und die weitem Verhaltungsbefehle erwartet werden.

Doch gab man dem Herrn v. Jost noch zu verstehen, daß Herr v. Planta und sein Fürsprecher (Schlatter?) gegen die wie immer gestattete Ausfolgung der Tochter nicht nur auf die gnädigste Landesherrschaft, sondern in eventum selbst auf K. K. Majestät provociert habe, so zwar, daß die Tochter auch auf die förmlichsten Requisitionen der Graubündnerischen Souverainité nicht ausgefolgt werden solle. Hierauf erwiderte Herr v. Jost, er zweifle sehr daran, daß Serenißimus Fürstenbergicus (sic!) oder das löbl. Heiligenbergische Oberamt eine Requisition und Vollmacht der Republik (Graubünden) nicht mit der unter Ständen gewöhnlichen Achtung behandeln werde. Was aber die Provocation an K. K. Majestät betreffe, so scheine ihm diese sehr am unrechten Ort angebracht zu sein, weil nicht nur der Königl. französische, sondern auch der Kaiserliche Herr Gesandte Baron von Buol-Schauenstein sich für die Anerkennung der Gültigkeit der Ehe des Herrn Grafen von Christ intressire, wie denn Herr v. Planta in Folge der betreffenden Ministerial Verordnungen auch im Französischen und Östreichischen angehalten und von der Tochter separirt würde. Er wiederholte also noch einmal sein Petitum und erklärte, für alle Gefahr und alle Unkosten eintreten zu wollen.

Testis: Actuarius juratus
Fr. Xaveri Hauger.“

Siegel der Fürstl. Fürstenbergischen Kanzlei.
(Schluß folgt.)

Einiges aus Bündens öffentlichem Leben der letzten 50 bis 60 Jahre.

Von a. Reg.-Rat F. Manatschal, Chur.

V. Verkehrswesen.

Einen wichtigen Teil der in der früheren Arbeit (IV.) behandelten Volkswirtschaft bildet das Verkehrswesen und dieses führt uns zur Darstellung der *Verkehrsmittel*, welche dasselbe und damit auch unsere gesamte bündnerische Volkswirtschaft in hervorragendem Maße gefördert haben, also der *Straßen und Eisenbahnen*.

A. Das Straßenwesen. Über diese weitschichtige Materie sind im Laufe der Zeit verschiedene Schriften erschienen, so von Ständerat Planta, R. Reinhard, J. A. Sprecher, Peter Planta, Simon Bavier, Oberingenieur Gilli, Ingenieur Martin Versell. Vor uns liegen die drei letztgenannten Studien. Die erste derselben ist ein Kommissionsbericht, den Ingenieur Bavier, der spätere Bundesrat und Minister, im Jahre 1876 namens einer vom Kleinen Rat eingesetzten Spezialkommission zur Prüfung der Frage der Straßenunterhaltung in ihrer Allgemeinheit und der eventuellen Abänderung der bestehenden Gesetzgebung erstattet hat. Die zweite, von Herrn Oberingenieur Gilli verfaßte und in der Naturforschenden Gesellschaft Graubündens vorgelegene Arbeit erschien im Jahre 1898 als Separatabdruck aus dem 41. Jahresbericht der genannten Gesellschaft. Und die dritte wurde seinerzeit von Herrn Ingenieur M. Versell für die Festschrift des in Chur tagenden Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins verfaßt und im Jahre 1903 dem Publikum im Druck zugänglich gemacht. Es kann im Hinblick auf diese schon bestehenden Darstellungen des bündnerischen Straßenwesens nicht unsere Aufgabe sein, unser Thema eingehend zu behandeln. Wer sich darum interessiert, muß auf die angeführten Schriften verwiesen werden. Aber eine kurze Übersicht über die ganze Materie dürfte dem allgemeinen Publikum, dem jene Schriften nicht zu Gesicht kommen, wohl nicht unwillkommen sein.

In früherer Zeit waren die Wegverbindungen über unsere Bergpässe und auch die Landstraßen schlecht unterhalten, so daß im Jahre 1684 das noch jetzt gültige und in der amtlichen Gesetzessammlung (Band I, pag. 274) abgedruckte *Landesdekret* erlassen wurde, durch welches den Gemeinden bei Buße die Verpflichtung auferlegt wurde, ihre Straßen und Brücken in Ordnung zu halten. Eine wesentliche Besserung im Straßenwesen trat aber erst bedeutend später ein, als man an die Erstellung eigentlicher Kunststraßen herantrat und ein ganzes, großes Netz derselben erbaute. Sie wurden in drei Kategorien eingeteilt: Kommerzialstraßen, innere Verbindungsstraßen und Kommunalstraßen. Die erstere Kategorie bilden die *Kommerzialstraßen*, nämlich die deutsche oder Reichsstraße von Chur zur Liechtensteiner Grenze, die untere Straße von Chur über

Bernhardin und Splügen nach der Tessiner und der italienischen Grenze, und die obere Straße von Chur über Julier und Maloja ebenfalls an die dortige italienische Grenze (bei Castasegna). Sie hatten also den Zweck, den Kanton mit Österreich und Italien zu verbinden. Die deutsche Straße wurde in den Jahren 1780 bis 1786, die untere oder italienische Straße von 1818—1825, die obere Straße von 1820—1840 erbaut. Totallänge der Kommerzialstraßenzüge 260,1 km; Kostenbetrag 4 877 000 Fr., woran bei der Splügen- und der Bernhardinerstraße sich beteiligt hatten mit dem Baukapital von rund 2 000 000: Sardinien mit rund 400 000, die österreichisch-lombardische Regierung mit 190 000, die Portensgemeinden mit 85 000, der Kanton Graubünden mit 560 000, der Kanton Tessin mit 21 000 (die er dann aber nicht bezahlte!), der Churer Handelsstand mit 742 000 Fr.

Dann folgten die *Verbindungsstraßen* und zwar die Präti-gau-Davoserstraße von 1842—1860, die Oberländerstraße Reichenau-Disentis von 1840—1858, die Engadinerstraße Silvaplana-Martinsbruck 1845—1860, die Berninastraße Samaden-Campocologno 1842—1865, die Albulastraße Tiefenkasten-Ponte 1855—1866, die Oberalpstraße Disentis-Urner Grenze 1862—1863, die Flüelastraße Davos-Dorf-Süs 1866—1867, die Schynstraße Thusis-Tiefenkasten 1868—1869, die Ofenbergstraße Zernez-Münster 1870—1872, die Landwasserstraße Lenz-Davos-Platz 1870—1873, die Lukmanierstraße Disentis-Tessiner Grenze 1870—1877, die Lungnezerstraße 1872—1887, die Schanfiggerstraße Chur-Langwies 1875—1877, die Straße Bonaduz-Ilanz 1880—1881, die Safierstraße 1882—1885, die Calancastraße Grono-Rossa 1830—31, die Domleschgerstraße 1892—1897. Totallänge der Verbindungsstraßen bis 1897 563 km. Kostenbetrag 9 439 000 Fr. In neuester Zeit sind dann noch dazugekommen die Umbrailstraße, die Lungnez-Glennerstraße und die Samnaunerstraße mit einem Kostenbetrag von zusammen 2 350 000 Franken (Umbrailstraße 271 000, Glennerstraße 416 000, Samnaunerstraße 1 664 000 Fr. bis Ende 1915). Die lange Bauzeit, die in vorstehenden Daten bei einigen Straßenzügen verzeichnet ist, rührt daher, daß verschiedene derselben abteilungsweise in Zwischenzeiträumen ausgeführt, oder daß Abzweigungen später als der Hauptzug erstellt wurden. Letzteres ist z. B. ersichtlich aus den Daten über die Lungnezerstraße, wonach Ilanz-Furth

und Valgronda-Villa 1872—1873, Furth-Vals 1878—1879 und Villa-Vrin erst 1886—1887 gebaut wurde.

Die dritte Kategorie bilden die *Kommunalstraßen*, deren eine große Zahl erstellt wurden, ohne daß der Kanton mit ihrer Erstellung noch während einer Reihe von Jahren zu Ende kommen wird, obwohl dies nach einer früheren Berechnung bis 1899 der Fall hätte sein sollen.

Der Bau der I. Klasse von inneren Verbindungsstraßen (Prätigau-Davos, Oberländerstraße Reichenau-Disentis, Engadinerstraße Silvaplana-Martinsbruck) wurde vom Volk im Jahre 1853 beschlossen, aber es waren dafür nur jährlich 120 000 Fr. zur Verfügung gestellt worden. Die übrigen Verbindungsstraßen, also diejenigen II. Klasse, sollten im allgemeinen nur verbessert und Neubauten an denselben nur da vorgenommen werden, wo es notwendig wäre. Erst durch den Volksbeschluß von 1861, der den ganzen Straßenbau auf eine neue Basis stellte, erfuhr dieser eine großzügigere Behandlung. Demselben zufolge sollten die im Jahre 1853 für Verbindungsstraßen bewilligten Beiträge von jährlich 120 000 Fr. künftig in der Weise verwendet werden, daß mit Hilfe des zu gewärtigenden Bundesbeitrages das Straßennetz innert 12 Jahren ausgeführt und das ganze Baukapital innert 30 Jahren amortisiert werde. Der erwartete Bundesbeitrag wurde gewährt, er betrug zirka eine Million Franken, wozu dann in neuester Zeit noch die Bundessubventionen für den Bau der Umbrail- und der Samnaunerstraße gekommen sind, die zusammen etwa 1½ Millionen Franken betragen haben. Die in Aussicht genommene Bauzeit von 12 Jahren wurde, wie oben ersichtlich, bedeutend überschritten, und nicht besser ging es mit der Amortisation des Baukapitals, das statt wie vorgesehen war, im Jahre 1890, erst im Jahre 1899 gänzlich getilgt war. (Siehe hierüber meine Abhandlung über das kantonale Finanzwesen im Bündn. Monatsblatt vom Jahre 1914, Nr. 9, pag. 290.)

Die *Breite* der Straßen beträgt bei den Kommerzialstraßen 5—6 m, bei den Verbindungsstraßen 3,60—4,20 m, doch durften die Gemeinden auf ihre Kosten eine größere Breite verlangen. Schmäler noch wurden die Kommunalstraßen angelegt, und die Steigungen betragen bei diesen bis 15%, bei den Kommerzialstraßen im Maximum 8% und bei den Verbindungsstraßen 10%.

Was nun den *Straßenunterhalt* betrifft, so haben darüber in

den Behörden unendliche Debatten stattgefunden, was auch begreiflich ist, wenn man bedenkt, daß es keine leichte Aufgabe war, die Straßenlasten richtig zu verteilen und die Widerstände derjenigen zu besiegen, welche vermöge ihrer Lage an den größtenteils vom Kanton unterhaltenen Kommerzialstraßen glücklicher situiert waren als die „Verbindungssträßler“. Hatten letztere sich schon am Bau ihrer Straßen intensiver beteiligen müssen als die „Kommerzialsträßler“, so mußten sie nun die jährlich wiederkehrenden Unterhaltskosten allein tragen. Diese Lasten drückten sie um so empfindlicher und erschienen ihnen je länger je ungerechter, als die Kommerzialstraßen nicht mehr die frühere Bedeutung hatten, während manche Verbindungsstraßen umgekehrt an Bedeutung zunahmen.

Dies bewirkte die stete Zunahme des Verkehrs auf den inneren Verbindungsstraßen, und die daherige größere Abnutzung derselben vermehrte die Unterhaltungslast ihrer Anwohner. Eine solche Ungleichheit konnte auf die Dauer nicht ertragen werden. Daher setzte in den siebziger Jahren eine Bewegung für Revision der Straßengesetzgebung inbezug auf die Straßenunterhaltung ein. Im Jahre 1878 arbeitete der Große Rat ein bezügliches Gesetz aus, das die Verbindungsstraßengemeinden in der Straßenunterhaltung besser gestellt hätte als bisher. Dafür sollten die ihnen abzunehmenden Lasten zum Teil den Kommerzialstraßengemeinden, zum Teil dem Kanton zugewiesen werden, damit dieser sie nicht gänzlich übernehmen müsse, was ihm zu schwer gefallen wäre. Das gut gemeinte Gesetz wurde aber vom Volke verworfen. Die Kommerzialsträßler votierten aus begreiflichen Gründen gegen dasselbe und zu ihnen gesellten sich diejenigen, denen das Gesetz keine oder keine genügende Besserung ihrer eigenen Verhältnisse brachte. Das waren insbesondere die Anwohner an Kommerzialstraßen, die bisher keine Anwartschaft hatten. Ihnen waren durch Volksbeschluß von 1872 wohl Beiträge an den Bau ihrer Straßen zugesichert worden. Da man nun an die Revision der Gesetzgebung über die Straßenunterhaltung ging und den Verbindungsstraßengemeinden Lasten abnahm, so hätten die „Kommunalsträßler“ ebenfalls eine wirksame Berücksichtigung ihrer Interessen erwartet. Das geschah nur zum Teil, indem der verworfene Entwurf den Kommunalstraßengemeinden keine kilo-

metrischen Beiträge an ihre Straßenunterhaltung vorsah, während dies bei den Verbindungsstraßen der Fall war, freilich, wie wir noch sehen werden, nicht in so ausgiebiger Weise wie später.

Die geringe Verwerfungsmehrheit einerseits und die Unhaltbarkeit des bisherigen Zustandes in der Verteilung der Straßenunterhaltungslasten andererseits veranlaßten schon im Jahre 1879 eine Anzahl Großräte (Bezzola und Konsorten) zur Einreichung einer Motion auf Wiederaufnahme der Verhandlungen über den Erlaß eines neuen Straßenunterhaltungsgesetzes. Die Motion wurde erheblich erklärt und wanderte in üblicher Weise an den Kleinen Rat und die Standeskommission. Im Jahre 1880 kam ein neuer Entwurf zustande, wurde aber am 24. Oktober mit geringer Mehrheit ebenfalls verworfen. Erst im Jahre 1882 gelang es dann, das jetzt noch gültige Gesetz durchzubringen, nachdem im Jahre 1881 aus dem Volke heraus auf dem Wege der Initiative die Anregung zu einem erneuten Wurf in Sachen Erlaß eines Straßenunterhaltungsgesetzes geflossen war. Diese Initiative ward, beiläufig bemerkt, vom Großen Rat nicht als verfassungsmäßig zustande gekommen erachtet, aber als Petition wurde ihr in weitgehendem Maße Folge gegeben, indem der Große Rat den Kleinen Rat und die Standeskommission beauftragte, auf die nächstbevorstehende Großratssession, unter Einhaltung der im letzten Straßengesetzesvorschlag (dem im Jahre 1880 verworfenen) aufgestellten Grundsätze, einen neuen bezüglichen Entwurf auszuarbeiten. Diese nächstbevorstehende Session wurde die Wintersession vom 9. Januar bis 4. Februar 1882. Waren die Debatten schon anlässlich der Beratung der verworfenen Entwürfe recht lebhaft gewesen, so wehrten sich nun beide Interessegruppen mit aller Energie für ihre Haut. Hie Kommerzialsträßler, hie Verbindungssträßler! Das war die Parole. Die Kommunalsträßler gingen neben den beiden Parteien her, spielten aber insofern doch eine Rolle, als die Verbindungssträßler sie durch Berücksichtigung auch ihrer Interessen zu sich heranzuziehen, die Kommerzialsträßler aber umgekehrt durch möglichst geringes Entgegenkommen gegen dieselben das Gesetz bei ihnen unpopulär zu machen suchten, um ihm das Schicksal der früheren Entwürfe zu bereiten. Zu diesem Zweck bekämpften die Kommerzialsträßler u. a. die Aufnahme von Bestimmungen über den Bau von Kommunalstraßen in ein Ge-

setz über die Straßenunterhaltung als unlogisch, während die Verbindungssträßer feststellten, daß es sich um die Änderung unserer bisherigen Straßengesetzgebung überhaupt handle, also nicht nur um die Straßenunterhaltung. Die beiden Hauptstandpunkte der Parteien bestanden aber in folgendem: Die Vertreter der Verbindungsstraßengemeinden verlangten, daß die Ungerechtigkeit und Ungleichheit in der Behandlung der Anwohner an Verbindungsstraßen gegenüber den Anwohnern an Kommerzialstraßen endlich aufhöre, daß erstere entlastet und letztere durch Übernahme wenigstens eines bescheidenen Teiles der Unterhaltungslasten an ihren Straßen einen billigen Ausgleich herbeiführen helfen. Von der anderen Seite aber tönte der Ruf „Hände weg von unseren alten Konventionen!“ herüber. Die Straßenunterhaltung in Graubünden sei stets auf dem Vertragswege geregelt worden. Für die Kommerzialstraßen seien die Konventionen maßgebend, die schon beim Bau dieser Straßen abgeschlossen wurden. Es gehe daher nicht an, dieselben einfach durch ein Gesetz zu beseitigen. Demgegenüber berief man sich auf Seite der Verbindungsstraßen darauf, daß solche privatrechtlichen Konventionen auf einem an sich öffentlich-rechtlichen Gebiete nicht für alle Zeiten dauern können und mit den veränderten staatlichen Verhältnissen der Regelung fraglicher Materie durch die staatliche Gesetzgebung unzweifelhaft weichen müssen.

Wer's erlebt hat, wird die hartnäckige Festhaltung der Redner beider Gruppen an ihren respektiven Standpunkten nicht so leicht vergessen. Bei allem Ernst der Verhandlungen war es doch amüsant, zu sehen, wie auf diesem materiellen Gebiete alle parteipolitische Gruppierung aufgehört hatte und wie dicke politische Freunde hier einander gegenüberstanden. Die Ironie des Schicksals wollte, daß an der Spitze der beiden Parteien zwei Hauptführer der Konservativen, zwei nicht nur politische, sondern auch langjährige persönliche Freunde standen, nämlich die Herren Ständeräte Peterelli und Könz. Ersterer stand, als Savogniner, natürlich bei den Kommerzial-, letzterer als Unterengadiner, ebenso natürlich bei den Verbindungsstraßen. Der Ton, der da herrschte, war ein gemessener, fast höflicher und stach vorteilhaft ab von demjenigen, der während der Bundesrevisionskampagne von 1872 üblich gewesen war. Ein Militär

würde bei Besprechung dieser Kämpfe von prächtigsten Infanterie- und Reitergefechten zu erzählen haben, auch etwa von Geschützpositionen und Feldbatterien. Aber der Zivilist muß darüber schweigen und er tut es um so lieber, als in dieser schrecklichen Kriegszeit Kampfberichte viel mehr, als einem lieb ist, zu lesen sind.

Und wie gestaltete sich dieser neueste, vom Volk mit geringer Mehrheit angenommene Gesetzesentwurf?

In der Einteilung der Straßen in 1. Bergübergänge und zwar a) solche an Kommerzialstraßen und b) solche an Verbindungsstraßen, 2. Kommerzialstraßen, 3. Verbindungsstraßen, 4. Gemeindestraßen waren alle drei Entwürfe gleich; ebenso bezüglich der Einteilung der einzelnen Straßenzüge in die betreffenden Kategorien. Aber während der Entwurf von 1878 die Bergübergänge an Verbindungsstraßen zur Feststellung der Unterhaltungspflicht von Kanton und Gemeinden in einer für letztere ungünstigeren Art und Weise abgrenzte, indem er denselben die Unterhaltungspflicht nicht auf dem *ganzen* Bergübergang abnahm, sondern ihnen noch einige Kilometer am Beginn und vor dem Ende des Bergüberganges zu unterhalten überließ, machten die beiden folgenden Entwürfe gerade Rechnung. So hieß es z. B. nicht mehr, der Albula solle vom Kanton unterhalten werden von Crap Furo bis zwei Kilometer oberhalb Ponte, oder der Ofenberg von Ova d'Saigl bis drei Kilometer oberhalb Cierfs, sondern Bergün-Ponte, Zernez-Cierfs usw. Aber auch bezüglich der Festsetzung der kilometrischen Beiträge an die Unterhaltung der Verbindungsstraßen und der Subsidien an die Wiederherstellung größerer, durch Elementarereignisse zerstörter Straßenbestandteile, sowie an Straßensicherungswerke waren die beiden letzten Entwürfe kulanter als der 1878er Entwurf. Dieser fixierte nämlich die kilometrischen Beiträge auf 50, 100 oder 150 Fr. und die Subsidien für die genannten Wiederherstellungs- und Sicherungsarbeiten auf 20—50% der diesfälligen Kosten. Der Entwurf von 1880 sprach von 50, 80, 120 und 160 Fr. pro Kilometer und beließ die 20—50% Subsidien; der neueste Entwurf, also das jetzige Gesetz, fixiert die kilometrischen Beiträge auf 50, 80, 120, 160 und 200 Fr. und die erwähnten Subsidien auf 50—75%.

Aber auch für die Kommunalstraßen trat jetzt durch das Ge-

gesetz von 1882 eine wesentliche Besserung ein. Während sie nach den Entwürfen von 1878 und 1880 keinerlei kilometrische Beiträge erhalten hätten, spricht ihnen das Gesetz jetzt 20 Fr. pro Kilometer zu. Die Ansätze für die mehrerwähnten Subsidien blieben dagegen die gleichen, wie man sie den Verbindungsstraßen zugedacht hatte, nämlich 20—50%.

Trotz den größeren Begünstigungen, welche Verbindungs- und Kommunalstraßen durch den neuesten Entwurf gegenüber früher erhielten, wurde dieser doch nur mit einer Mehrheit von 83 Stimmen vom Volk angenommen. Es war seine Annahme ein großer Fortschritt, der dazu beitrug, große Ungleichheiten in der Straßenunterhaltungspflicht und schwere Unzufriedenheit auf Seite der ungleich Belasteten zu beseitigen.

Damit war aber die Sache noch nicht abgetan. Die Kommerzialsträbler resp. ihre Vertreter im Großen Rat hatten schon während der verschiedenen Beratungen über das Gesetz Protest gegen dasselbe, das heißt gegen die Nichtanerkennung ihrer Konventionen eingelegt und ihren Kommittenten die konstitutionelle und vertragliche Rechtsstellung und die zur Geltendmachung derselben erforderlichen Schritte vorbehalten. Diesen Protest unterzeichneten 22 Deputierte aus den Kreisen Bergell, Fünf Dörfer, Räzüns, Misox, Oberhalbstein, Alvaschein, Schams, Churwalden, Thusis, Roveredo, Maienfeld, Rheinwald und Chur. (Siehe Großratsprotokoll vom 20. Januar 1882.) Obigen Vorbehalt legte die Mehrheit des Rates dahin aus, daß die Kommerzialstraßen-Interessenten die bestimmte Absicht hatten, dem Kanton den Prozeß zu machen. Daher wurde in der Maisitzung 1882 der Antrag gestellt, „es wolle der Rat für den voraussichtlichen Fall, daß ab Seiten der Gemeinden an Kommerzialstraßen ein Prozeß vor Bundesgericht gegen den Kanton wegen des Gesetzes über Straßenunterhaltung angehoben werde, jetzt schon zur Vermeidung einer außerordentlichen Versammlung der Behörde die Annahme des bezüglichen Rechtsvorschlags erklären“. Es wurde beigefügt, daß der Rechtsvorschlag auf dem von der Behörde in Sachen konsequent eingenommenen Standpunkte des Staatsrechts akzeptiert werden solle. Und da von den drei Mitgliedern des Kleinen Rates zwei prozeßführenden Gemeinden angehörten, so solle eine Kommission von vier Mitgliedern dem übrigbleibenden Kleinratsmitglied behufs Führung des Prozesses,

überhaupt zur Wahrung der Interessen des Kantons beigegeben werden. Nun frug es sich, ob diejenigen Mitglieder des Rates, welche den Protest unterzeichnet hatten, der Verhandlung über den Rechtsvorschlag ebenfalls beiwohnen dürften oder ob nicht vielmehr die großrätliche Ausstandsordnung in Anwendung zu kommen habe, wonach Interessenten an einer Sache von den Verhandlungen über dieselbe auszuschließen seien. Gegen dieses Verfahren, das als voreilig und daher unstatthaft bezeichnet wurde, weil eine förmliche verbindliche Prozeßklärung seitens der Kommerzialstraßengemeinden noch nicht vorlag, remonstrierten die Vertreter derselben energisch. Es fiel von einzelnen Seiten auch das Wort „verfassungswidriges Vorgehen“. Verschiedene Deputierte gaben zu erkennen, daß sie nicht geneigt wären, ohne Anwendung von Gewalt sich von der bevorstehenden Verhandlung ausschließen zu lassen. Erst ersuchte der Präsident (Herr Nationalrat Bühler sel.) die 24 Protestler, abzutreten, um durch die Zurückbleibenden die Ausstandsfrage entscheiden zu lassen. Das geschah. Dann wurde mit 25 gegen 5 Stimmen erkannt: Die Ausstandsordnung hat in Anwendung zu kommen, die Protestierenden haben draußen zu bleiben, das heißt sie durften hereinkommen, um das Verdikt anzuhören, mußten dann aber wieder abtreten. Auch dies geschah, ohne daß polizeiliche Dazwischenkunft notwendig geworden wäre. Alsdann beschloß das Rumpfparlament mit 28 Stimmen, es sei der Rechtsvorschlag eventuell anzunehmen, aber nicht auf privatrechtlichem, sondern auf staatsrechtlichem Standpunkte, und es sei die oberwähnte Kommission einzusetzen.

Der Prozeß kam oder besser gesagt, es kamen verschiedene Prozesse, weil die in Frage stehenden Konventionen nicht für alle Kommerzialstraßengemeinden gleichlautend waren und daher eine Streitgenossenschaft unter den Interessenten nicht konstruiert werden konnte. Der Anwalt der Kommerzialstraßengemeinden war Herr Prof. Dr. Hilty in Bern, der des Kantons Herr Nationalrat und alt Bundesrichter Niggeler in Bern. Diesen Prozessen vorausgehend hatte das Bundesgericht einen solchen mit der Gemeinde Tavetsch, ebenfalls Straßenunterhaltung betreffend, zu entscheiden. Er fiel zugunsten des Kantons aus und damit waren aller Voraussicht nach auch die andern Prozesse zugunsten des Kantons entschieden. So kam's auch. Das Bundes-

gericht verneinte den privatrechtlichen Standpunkt der Kläger und anerkannte die staatshoheitliche Befugnis zur Änderung der Gesetzgebung, ohne auf alte, unter anderen Verhältnissen zustande gekommene Konventionen Rücksicht nehmen zu müssen.

Das Gesetz von 1882 ist jetzt über drei Dezennien in Kraft. Es hat trotz der Milderung früherer Härten doch nicht volle Befriedigung mit seiner Wirksamkeit herbeigeführt. Beweis dafür ist, daß im Großen Rat schon vor vielen Jahren eine Motion auf Revision des Gesetzes eingereicht und erheblich erklärt wurde. Sie ist noch immer bei der Regierung anhängig.

Wie aus den vorstehenden Darlegungen hervorgeht, hat der Kanton Graubünden im Straßenwesen Großes geleistet, dafür aber sein Gebiet dem Verkehr erschlossen, dadurch speziell den Fremdenverkehr in weitgehender Weise gefördert und daraus für seine Finanzen Einnahmen erzielt, die ihm nie zugeflossen wären ohne jene großen, direkt ganz unproduktiven, indirekt aber sehr rentablen Opfer. Die Summe dieser Opfer, welche auf einige 20 Millionen geschätzt wird, ist aber noch nicht erschöpft, denn noch sind eine ganze Reihe von Kommunalstraßen zu erstellen, die bis zu dem anfänglich dafür in Aussicht genommenen Termin (Ende 1899) noch nicht gebaut werden konnten. Das hat aber den Kanton nicht davon abgehalten, sich der Anlegung eines weit besseren Transportsystems, als das Straßenwesen eines ist, zuzuwenden. Wir kommen damit auf den zweiten Teil unserer Abhandlung betr. das Verkehrswesen zu sprechen, nämlich auf das Eisenbahnwesen.

(Schluß folgt.)

Salenegg.

Von Marie v. Gugelberg, Maienfeld.

(Schluß.)

Gereimte Chronik von 1848.

Als man gezählt achtzehnhundert vierzig und acht,
Hat der Teufel auf Erden viel Spuk gemacht,
War emsig bemüht im Westen und Ost —
Zu schüren das Feuer gelang nur zu oft.

In der Schweiz begann die große Runde
Mit dem Krieg von wegen dem Sonderbunde.
Viel Volk zog gegen die Jesuiten aus
Und jagte sie alle zum Lande hinaus.