

Schweizerisches Bundesblatt.

XIII. Jahrgang. III.

Nr. 49.

17. Oktober 1861.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einsendungsgebühr pro Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Bericht und Antrag

der

Kommission des Nationalrathes, betreffend die Aufhebung der
Porrens- und Nuttnerrechte im Kanton Graubünden.

(Vom 12. Juli 1861.)

Titel

Vermittelt Votschaft des h. Bundesrathes vom 13. Mai l. J. an die gesetzgebenden Räte *) werden die seit mehreren Jahren nicht mehr berührten sogenannten Nuttner- und Portnerrechte im Kanton Graubünden wiederum in den Bereich ihrer Verhandlungen gezogen, und zwar vornehmlich dadurch veranlaßt, daß genannter Kanton auf ihren dießjährigen Traktanden als Petent erscheint, um einen namhaften Bundesbeitrag an die Vollen dung seines projektirten Straßennetzes zu erhalten und auch weil von Seite der graubündnerischen Kantonsbehörden wiederholt um Erledigung dieses Gegenstandes beim Bundesrath sollicitirt wurde.

Wie Sie, Tit., aus der berührten Votschaft des Bundesrathes entnehmen, weist derselbe die Begehren von Bünden einfach ab und erklärt jene prätentirten Rechte für aufgehoben.

Zur Begutachtung dieser Frage und des darauf bezüglichen bundesrätlichen Entscheides haben Sie eine Commission bezeichnet, die sich beehrt, Ihnen ihren Befund vorzulegen.

*) S. Bundesblatt v. J. 1861, Band II, Seite 29.

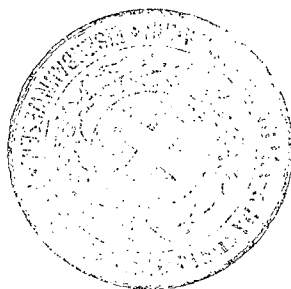
Bundesblatt

der

- schweizerischen Eidgenossenschaft.

Jahrgang 1861.

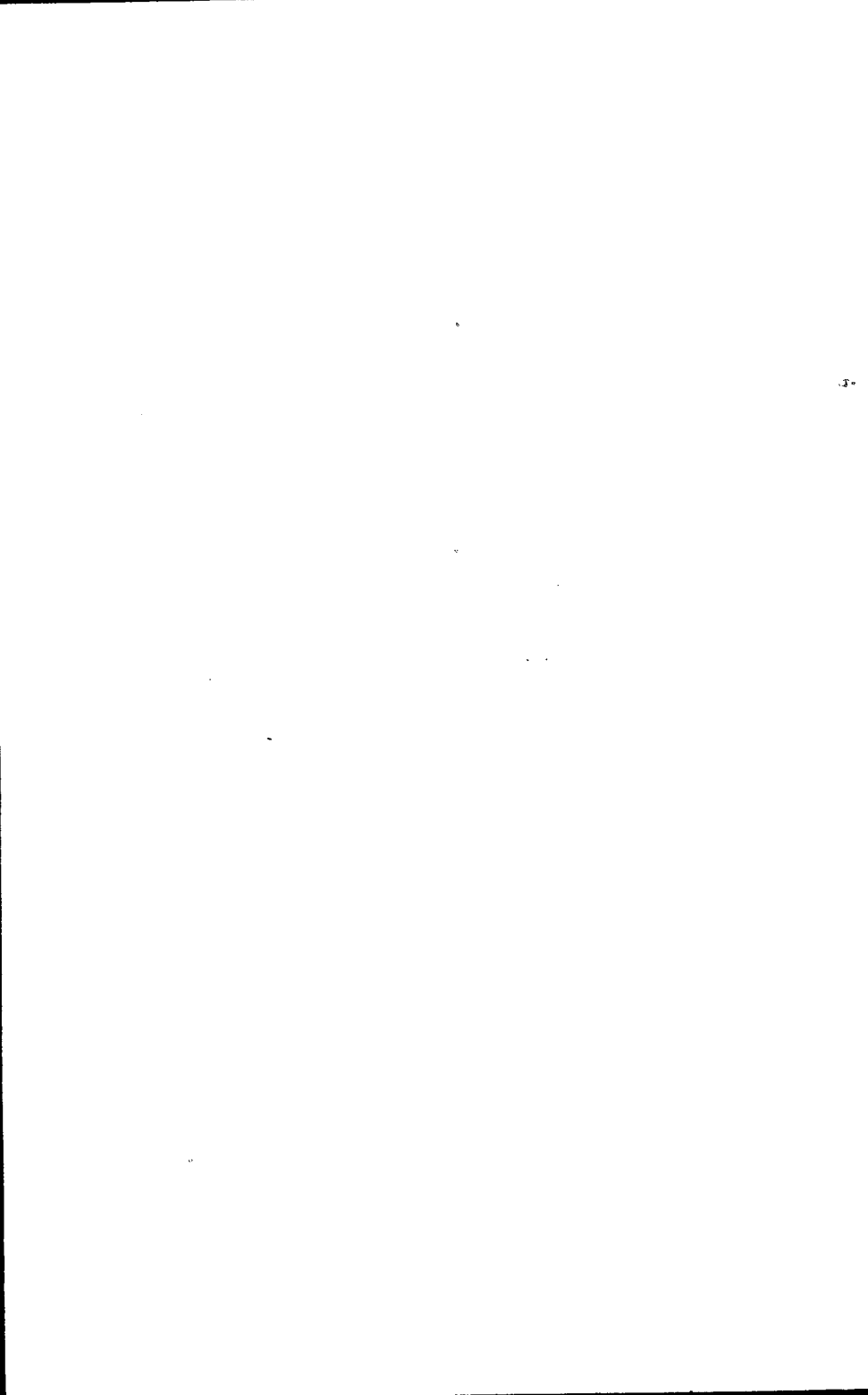
III. Band.



Bern,

Gedruckt in der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel).

1861.



Wenn auch anzunehmen ist, daß Sie von dem erwähnten bundesrätlichen Aktenstück Kenntniß genommen, so ist eine in kurzen Zügen gehaltene Darlegung der Porten- und Ruttnerrechte, ihres geschichtlichen Ursprungs und ihrer Entwicklung, so wie ihrer Natur nach, zum Verständniß gerechtfertigt.

Diese sogenannten Porten- und Ruttnerrechte konnten nur in einem Gemeinwesen entstehen, dessen Organisation föderativer Natur und in dem jede Gemeinde eine nur kümmerlich beschränkte Souveränität bildete. Daß Bedürfniß einer Verbindung durch Wege und Brücken, so wie die Verhältnisse, welche dem hohen Rhätien wenigstens zum großen Theil seine Blicke nach Italien zu richten hießen zum Bezug seiner nothwendigsten Lebensbedürfnisse, erforderten, daß die Alpenpässe überschritten werden mußten; es lag die Beschaffung dieser Möglichkeit im Interesse der den Pässen anwohnenden Gemeinden, und zwar für die untere Linie die Pässe über den Splügen und Bernhardin, für die obere Linie dagegen Septimer, später Julier südwestlich über den Maloja durchs Bergell und südöstlich über den Bernina nach Fuschlav und das Veltlin.

Es war sehr natürlich, daß die Gemeinden bauen und unterhalten mußten, und zwar jede auf ihren Gemeindefmarken, ohne gegenseitige Hülfsleistung für schwierige Stellen auszuschließen.

Neben dem Verkehr für Lebensbedürfnisse entwickelte sich derjenige für Handelsgegenstände. Die ostschweizerische Bevölkerung, frühzeitig an Industrie und Handel zur Erringung ihres Lebensunterhalts gewiesen, mußte ihr erstes Augenmerk auf Italien richten, und also auf die graubündnerischen Pässe, um in jenes Land zu gelangen.

Die Territorialherrlichkeiten, welche Wege und Brücken unterhielten, maßten sich auch das Recht an, den Verkehr zu vermitteln, jede auf ihrem Gebiete. Der Staat war vermuthlich einverstanden; er war der Last des Unterhaltes der Pässe überhoben, konnte daher der Gemeindeallmacht wegen nicht dagegen anstreiten. Aus diesem Verhältnisse entstanden die sogenannten Portenrechte (Porto, Hafen, hier Sust). Sie finden ihre Namen alle in der bundesrätlichen Botschaft verzeichnet, daher wir sie hier nicht aufführen wollen. Wiederholt wurden diese Portenrechte organisatorisch durch die Obrigkeit geregelt; aber wie aus den Akten hervorgeht, jederzeit unter Verwahrung ihrer Rechtfame von Seite der Gemeinden. Formell sind sie nach der Behauptung der betreffenden Gemeinden und auch des Kleinen Rathes von Graubünden laut neuester Botschaft vom 3/5. Juli an den Bundesrath nicht aufgehoben.

Vermöge dieser Portenrechte mußten die Kaufmannsgüter an jeder Porten (Sust) abgeladen und dem nächstfolgenden Portenberechtigten zur weiteren Beförderung übergeben werden, was Roden und Abroden heißt oder geheißen wurde. Etwas Aehnliches bestand übrigens auch im Oberland und Rheinthale des Kantons St. Gallen. Nach Erbauung der Kunststraßen nach dem Splügen und Bernhardin, so wie über den Julier

und Maloja, fielen die Roden und Susten dahin; die sogenannten Straßfuhren (direkte Fuhren) wurden eingeführt, die genannten Straßen zu Commercialstraßen erhoben und die Regelung des Fuhrwesens von der Regierung übernommen, wenn auch immer unter Wahrung der Rechte der Porten u.

Man hätte erwarten dürfen, die Gemeinden hätten mit der Uebernahme des Straßenunterhalts durch den Kanton sehr zufrieden sein und um so eher auf ihre Vorrechte verzichten können, als den Einzelnen von ihnen die Fuhrhalterei ganz und gar nicht benommen wurde und sie derselben vor wie nach obliegen konnten; was sie auch heute noch können.

Wenn die Gemeinden behaupten, und die Regierung von Bünden mit ihnen, sie hätten für die Erstellung der Commerciallinien große ökonomische Opfer gebracht, so glaubt die Commission, es sei dieß in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse geschehen, einerseits wegen der Verbindung unter sich und den Thalschaften, anderseits um sich den Verkehr zuleiten. Ueberdieß bewilligte die hohe Tagsatzung Rölle und Weggelber; die neue Eidgenossenschaft löste dieselben nach §. 24 der Bundesverfassung mit der Summe von Fr. 300,000 jährlich ab, und gab diese Straßen und den Verkehr auf denselben frei und wies ihren Unterhalt an den Kanton. Diese Summe, Lit., repräsentirt das enorme Capital von 7 Millionen Franken. Man darf mit Recht fragen: Hat der Kanton Graubünden 7 Millionen für seine Straßen verwendet, oder hat eigentlich die Eidgenossenschaft gebaut? und bezahlt sie dem freien Rhätien noch obendrein den Vortheil, den ihm die Zuleitung des Transits gewährt?

Man kann in aller Bescheidenheit diese Fragen aufwerfen, ohne irgendwie Bestehendes anfechten zu wollen. Die Commission behauptet mit dem Bundesrath, die fraglichen Vorrechte der Porten sind *de jure* & *de facto* auf den sogenannten Commercialstraßen aufgehoben:

- 1) weil keine Unterhaltspflicht auf den Gemeinden mehr lastet und der Kanton dieselben übernommen hat;
- 2) weil die Eidgenossenschaft die Gefälle jeglicher Art durch eine jährliche Aversalsumme abgelöst hat.

Die sogenannten Ruttnerrechte stehen im engsten Zusammenhange mit den Portenrechten; wie diese aus der Pflicht des Baues und Unterhalts der Straßen hervorgegangen, so sind jene ganz analogen Ursprungs; man sagt, „ruttnen“ bedeute rompere, brechen, und hier speziell Schneebrechen (Schneebruch). Nun hat die Kantonsregierung auch diesen Theil des Straßenunterhalts übernommen, und wiefern die Gemeinden dabei in Mitleidenschaft gezogen werden, ist der Commission nicht bekannt, ist aber auch total gleichgültig. Der Kanton ist einfach dazu verpflichtet, und an diesen haben sie ihre Beschwerden zu richten, wenn sie sich dazu berechtigt fühlen; am Bunde ist es nimmermehr, ihnen dafür Rede zu stehen.

Aus diesen kurzen Andeutungen über diesen Theil der graubündnerischen Prätenſionen geht unzweideutig hervor, daß ſie, wie der hohe Bundesrath vorſchlägt, abzuweiſen ſind.

Es könnte hier füglich noch die Opportunität der ganzen Verhandlung in Frage geſtellt werden, und zwar darum, weil

- 1) der Transport über die bündneriſchen Alpenpässe, ſo weit es die Commerzialſtraßen, die zur Zeit wenigſtens als Tranſitſtraßen zu betrachten ſind, in dem Maße geregelt iſt, daß damit den berechtigten Erwartungen des Publikums Genüge geſchieht;
- 2) die Concurrenz anderer Linien nach Italien, dem adriatiſchen und Mittelmeer die Graubündner auf zwingende Weiſe mahnt und anhält, ihre Frachtanſätze in denjenigen Schranken zu halten, welche ſie in den Stand ſetzt, dieſer Concurrenz die Stirne zu bieten;
- 3) endlich die Ueberſchienung des Lukmaniers, die trotz Natur und anderer Hinderniſſe doch zu Stande kommt, alle und jede Diſcuſſion für Porten und Nutten für immer beſeitigt.

Dieſe Faktoren, Tit., berechtigten die Commiſſion, an ſich die Frage zu ſtellen, ob nicht einfache Abdattallegung das Rathſamſte wäre. Sie hat aber in Würdigung der Boiſchaft des hohen Bundesraths dennoch in die Sache eingehen wollen, und iſt, wie derſelbe, zum Schluß gelangt, daß, ſo weit ſein Beſchluß die Commerzialſtraßen Graubündens betrifft, ſeine Anſchauungsweiſe zu acceptiren, resp. die ſogenannten Porten- und Nuttnerrechte aufzuheben ſeien.

Wir kommen nun zum Verhältniß der beiden Gemeinden Pontreſina und Buſchlaw, über welche der h. Bundesrath die nämliche Schluſſnahme faßt und angewendet wiſſen will, die aber nach Anſicht der Commiſſion in einer möglicherweiſe verſchiedenen Lage ſich befinden können.

Unter den im Anſchluß an §. 1 des Ablösungsvertrags über Zölle und Gefälle verzeichneten Gemeinden erſcheint Buſchlaw, nicht aber Pontreſina.

Abgeſehen aber davon, iſt den Gemeinden die Pflicht des Schneebruchs (Nuttner) im Winter und des Straßenunterhalts über den 8000' hohen Bernina geblieben bis auf den heutigen Tag; dagegen haben ſie das Privilegium, Kaufmannsgüter über denſelben zu führen, und es iſt jegliche Concurrenz, mit Ausnahme derjenigen von Samaden für ihr eigen Gut, ausgeſchloſſen; die eine Gemeinde führt die Güter auf den Berg, die andere hinunter, und es beſteht ſomit ebenfalls ein ſogenanntes Portverhältniß. Die Gemeinden verpachten das Fuhrrecht mit Nuttnerpflicht, und beſtreiten aus dieſem Pachtgeld den Straßenunterhalt.

Dieſer Zuſtand datirt von Jahrhunderten her, iſt durch obrigkeitliche Beſchlüſſe ſanktionirt, von der h. Tagſatzung aber nie anerkannt worden. Es will der Commiſſion ſcheinen, daß bei der Unbedeutendheit dieſes Paſſes in commercieller Beziehung (und nur von dieſer kann wohl die

Neben sein) der Straßenunterhalt für die Gemeinden eine nicht unbedeutende Last genannt werden muß, die vermuthlich auch den Anstößern als solche übertragen wurde, und daß die Concession des ausschließlichen Transports eine geringe und wahrhaft wohlverdiente Entschädigung bildet.

Unbestreitbar ist, daß der Genuß gegen die Last valiren muß, und es scheint auch mindestens unerwiesen, ob beim Ablösungsvertrag diese beiden Gemeinden ebenfalls mit eingerechnet wurden. Jedenfalls betrachtet der h. Bundesrath dieselbe als mit der Bundesverfassung und Gesetzgebung unerträglich; Ihrer Commission erscheint sie wenigstens zweifelhaft; dagegen ist Thatsache, daß eine Anerkennung von Seite der Tagsatzung nicht stattfand, und §. 59 des Zollgesetzes fordert bekanntlich, daß nur solche Zölle und Gefälle Ablösungsrecht genießen, welche von der Tagsatzung anerkannt sind. Ob nun das fragliche Recht und die Pflicht unter Zölle oder Gefälle hier zu subsummiren sei, läßt die Commission für heute unerörtert; sie hält die Frage überhaupt noch nicht für spruchreif und glaubt, Rückweisung zu weiterer Untersuchung von Seite des Bundes sei gerechtfertigt.

Wenn schon bei den Fragen über Pöten und Ruten der Commercialstraßen die Opportunität in Zweifel gezogen werden könnte, so muß sie Ihre Commission hier geradezu verneinen, denn §. 30 der Bundesverfassung sagt:

„Der Bundesgesetzgebung bleibt vorbehalten, hinsichtlich der Abschaffung bestehender Vorrechte in Bezug auf Transport von Personen und Waaren jeder Art zwischen den Kantonen und im Innern derselben, auf dem Wasser und auf dem Lande, die nöthigen Verfügungen zu treffen, so weit die Eidgenossenschaft hiebei ein Interesse hat.“

Nun glaubt die Commission, der Berninapass habe zur Zeit wenigstens für die Eidgenossenschaft kein Interesse; — er hat aber ein solches für die Gemeinden als Communication von Thal zu Thal. Außer dem Belsinewein und für den innern Consum allenfalls Brescia-Eisengeräthe transitiren hier kaum Kaufmannsgüter. Man will zwar behaupten, die Eröffnung des Apricapasses mit der Kunststraße nach Bergamo und Brescia werde dem Bernina größere Bedeutung verschaffen; allein bedenkt man, daß, um nach Italien, ins Herz Italiens zu gelangen, 3 hohe Bergpässe überstiegen werden müssen, nämlich der Julier, Bernina und Aprica, so wird man nicht behaupten wollen, daß hier je eine commerciale, resp. Transitstraße entstehen könne, auch wenn kein Schienenweg über den Lufmanier in Aussicht stünde, resp. erstellt würde.

Unter dem Eindruck dieser Erwägungen glaubt Ihre Commission, den §. 30 der Bundesverfassung dahin anzuwenden, daß hier die Eidgenossenschaft vorerst kein Interesse zu wahren hat, daher die Sache dem Bundesrath zu weiterer Erdaurung zurückzuweisen sei.

Die Commission beschränkt ihren Bericht auf diese Auseinandersetzungen; sie verhehlt sich nicht, daß noch mancherlei Anführungen zu

Gunsten des bundesrätlichen Antrages ihre Berechtigungen haben würden; allein mit Rücksicht auf die mehrerwähnte Botschaft, die in Ihren Händen liegt, und auf welche die Commission zu verweisen sich erlaubt, und um nicht in unnöthige Wiederholungen zu verfallen, eilt sie zum Schlusse, indem sie nachstehenden Beschlussesantrag Ihrer Genehmigung unterstellt:

**Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,**

in Erwägung:

1) daß die sogenannten Portens- und Ruttnerrechte den freien Verkehr hemmen, und daß es nach Art. 30 der Bundesverfassung der Bundesgesetzgebung vorbehalten ist, auf den Verkehr nachtheilig wirkende Privilegien aufzuheben;

2) daß fragliche Privilegien den Charakter von Privatrechten nicht in sich tragen, daß sie von der Tagsatzung nicht anerkannt sind, bezwungen, gestützt auf die §§. 58 und 59 des Bundes-Zollgesetzes vom 27. August 1851, bei ihrer Aufhebung das Begehren einer Entschädigung unbegründet und eventuell nur an den Kanton Graubünden gestellt werden könnte;

3) daß der Ablösungsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und der Regierung des Kantons Graubünden d. d. 28. November 1849 sämtliche Zölle aufgehoben hat, und wenn darüber irgend welcher Zweifel walten könnte, dieselben nur auf den Berninapass, resp. die Gemeinden Pontresina und Poschlaw fallen würden, in Anwendung der Vorschriften der Bundesverfassung und des Zollgesetzes.

Ohne jedoch einer weiteren Untersuchung der Verhältnisse in den beiden citirten Gemeinden Pontresina und Poschlaw und ihren prätendirten Portner- und Ruttnerrechten über den Berninapass entgegenzutreten, um eine Verständigung unter den Betheiligten zu ermöglichen,

bejchließt:

I. Die sogenannten Portens- und Ruttnerrechte im Kanton Graubünden, nämlich die Porten Imboden, Thusts, Schams, Rheinwald, Misog und Jakobsthal auf der untern Straße, ferner diejenigen von Lenz, Tingen, Stalla, Vergell auf der obern Straße, so wie andere noch allfällig angesprochene Rechte dieser Linien sind aufgehoben.

II. Die von den Gemeinden Pontresina und Poschlaw prätendirten Portens- und Ruttnerrechte über den Berninapass werden zu weiterm Untersuch an den Bundesrath zurüfgewiesen.

III. Unter Vorbehalt der Verordnungen über die Straßenpolizei darf Jedermann auf den genannten graubündnerischen Landstraßen den Personen- und Waarentransport frei ausüben, so weit er nicht in das Postregal einschlägt.

IV. Dieser Beschluß tritt sofort in Kraft, und es ist der Bundesrath mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Bern, den 12. Juli 1861.

Die Mitglieder der Kommission:

Carlin.

Gugwiller.

Jenny, Berichterstatter.

Bericht und Antrag

der

Ständeräthlichen Kommission, betreffend die Aufhebung der Portens- und Nuttnerrechte im Kanton Graubünden.

(Vom 15. Juli 1861.)

Tit. I

Mit Botschaft vom 13. Mai abhin beantragt der h. Bundesrath, daß die im Kanton Graubünden noch bestehenden sogenannten Portens- und Nuttnerrechte aufzuheben seien.

Der Nationalrath hat diesen Antrag mit einiger Aenderung der Motive zum Beschluß erhoben, obschon seine Commission noch eine weitere Untersuchung bezüglich der fraglichen Rechte der Gemeinde Buschlar und Pontresina vom Bundesrathe verlangen wollte.

Dieser Umstand, sowie derjenige, daß ein Vertreter Graubündens im Nationalrath die Angelegenheit überhaupt als noch nicht spruchreif und zu wenig untersucht bezeichnete, veranlaßte Ihre Commission, zuerst einen genauen Blick auf die vorhandenen Akten zu werfen.

Aus diesen ergibt sich, daß der Kleine Rath des Kantons Graubünden bei Anlaß der Zollablösungen mit Schreiben vom 17. Februar 1849 dem

Bericht und Antrag der Kommission des Nationalrathes, betreffend die Aufhebung der Porrens- und Ruttnerrechte im Kanton Graubünden (Vom 12. Juli 1861.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1861
Date	
Data	
Seite	1-7
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 509

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.