

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

Eindrucksgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

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

Botschaft

des

Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft,
betreffend die Aufhebung der Portens- und Nuttnerrechte
im Kanton Graubünden.

(Vom 13. Mai 1861.)

Titel.

Bei Anlaß der Behandlung der in mehreren Kantonen bestehenden Träger-, Bergführer- und Saumpferdreglemente erzeugte sich die Nothwendigkeit, zu untersuchen, ob in der Schweiz noch andere, auf dem Verkehr lastende Vorrechte vorhanden seien, die sich nicht im Einklange mit den Vorschriften der Bundesverfassung befinden. Unsere Aufmerksamkeit wurde dadurch auf die Portens- und Nuttnerrechte des Kantons Graubünden hingelenkt, und wir sahen uns veranlaßt, die dortige Regierung zur Vernehmlassung darüber einzuladen. Es hat längere Zeit gedauert, bis man über diese etwas weitläufige Angelegenheit in allen Theilen im Klaren war, und da nun nächstens die Frage betreffend die Betheiligung des Bundes an den Kosten der Ausführung des neuen Straßennetzes Graubündens zur Entscheidung gelangen wird, so halten wir es an der Zeit, die h. Bundesversammlung mit gewissen Ansprüchen bekannt zu machen, die gegenwärtig auf einigen Straßen jenes Kantons noch bestehen, und auf deren grundsätzliche Beseitigung anzutragen.

Aus der Untersuchung der hierüber vorliegenden Akten ergibt es sich, daß auf mehreren öffentlichen Verkehrsstraßen des Kantons Graubünden noch lokale Vorrechte für den ausschließlichen Waarentransport theils angesprochen, theils gehandhabt werden, die um so unzulässiger erscheinen, als sie sich auf die Hauptverkehrsstraßen ausdehnen. So sehen wir den

Transport der dort sogenannten Kaufmannswaaren auf den Routen Chur-Splügen, Chur-Misox, Chur-Puschlav als Privilegium in den Händen einzelner Korporationen. Diese Privilegien führen den Namen Portensrechte, unter welchem Namen sie, zum Theil schon seit Jahrhunderten, ihre Ausübung fanden.

Zu näherer Beleuchtung des sachlichen Verhältnisses wurden uns von der Regierung von Graubünden eine Eingabe der Gemeinden Puschlav und Pontresina, welche speziell die Ansprüche dieser Gemeinden behandelt, ferner verschiedene Aktenstücke der Portenskorporationen der sogenannten oberen und unteren Kommerzialstrasse und der Stadtgemeinde Maienfeld, sodann eine Vorstellung der Churer Speditoren, die Aufhebung des Privilegiums verlangend, so wie endlich ein ausführlicheres Memorial eingefandt, welches die allgemeine Natur des fraglichen Verhältnisses auseinander setzt, wenn auch mit besonderer Bezugnahme auf die obere und untere Kommerzialstrasse, d. h. die Strasse über den Julier und über den Splügen resp. Bernhardin.

Wie bereits bemerkt, besteht das fragliche Privilegium in dem bevorrechteten Waarentransport auf einer bestimmten Straßenstrecke. Wir finden in dieser Beziehung privilegiert die Straßen über den Splügen und Bernhardin, über den Julier (früher Septimer), über den Bernina, dann die Zweigstrasse über den Majola durch's Bergell nach Cleven und, in gewisser Hinsicht, die Strecke Maienfeld-Chur. Während jedoch die Berechtigung der ersteren sich auf alle Kaufmannsgüter ausdehnt, beschränkt sie sich auf letzterer bloß auf den Transport von Getraide und Salz. Diese Straßenstrecken theilten sich, bezüglich ihres Privilegiums, je nach dessen Entstehungsgrund und nach der betreffenden Verkehrsstrecke, in verschiedene Porten, die sich zwar, wenn auch ein großes Ganzes bildend, gegenseitig beschränkten, und von denen jede auf ihrem Gebiet, unabhängig von den andern, ihr Recht übte.

Solcher Porten oder Portenskorporationen treffen wir beispielsweise auf der untern Handelsstrasse allein sechs. Die Marken einer jeden Port waren gleichsam Stationen, an denen die Fuhrleute der vorhergehenden Port ihre Fracht abladen und den weiter Berechtigten übergeben mußten. Aus dem Grunde treffen wir auch in einer jeden Port Magazine, sogenannte Susten, in denen die zu befördernden Waaren bis zum Weitertransport eingelegt wurden. Mit diesen Susten korrespondiren die Sustenmeister, d. h. bestellte Personen, welche die gehörige Aufbewahrung und Verladung der Kaufmannsgüter zu überwachen hatten. Zur Deckung der dadurch entstehenden Kosten wurden gewisse Prozente, das Sustengeld, von den transitirenden Waaren erhoben, was zwar unter den vorliegenden Verhältnissen nicht unbillig genannt werden konnte, allein dennoch äußerst lästig fiel, weil diese Entschädigung sich auf der nämlichen Verkehrslinie öfter wiederholte. Dieser Uebelstand wurde noch

fühlbarer, als der Waarentransport von der ursprünglichen Säumererei an die Fuhrwerke übergieng und dadurch eine bedeutende Ausdehnung gewann. Aber auch ein nicht geringer Zeitverlust war mit dieser Art des Transportes, von Station zu Station, nothwendig verbunden, und überdies setzte das öftere Auf- und Abladen und Einlagern die Waaren mehr den zufälligen Beschädigungen aus. Sehr häufig hörte man auch Klagen unter den Kaufleuten über ungenügende Transportmittel der einzelnen Porten zu einem ununterbrochenen Verkehr. Wirklich waren nicht einmal alle Einwohner der zu einer Port gehörenden Gemeinde zur Fuhrhalterei berechtigt, sondern einzig deren Bürger, und hiebei wurde es entweder so gehalten, daß diese gleichmäßig unter einander konkurrrten, oder man versteigerte das Fuhrrecht von Zeit zu Zeit in den Gemeinden an eine Anzahl Bürger, wobei nur dann und in so weit Konkurrenz eintrat, als die Kräfte der Konkurrenten nicht zur Beförderung aller durchgehenden Waaren ausreichten. Es war deshalb ein dringendes Bedürfnis, in diesen sogenannten Rodfuhren eine Aenderung eintreten zu lassen und eine zweckmäßigere Einrichtung zu treffen. Dieß fand sich dann auch bald in der Einführung der sogeheißenen Strakfuhren.

Durch diese Einrichtung wurden die so umständlichen und hemmenden Zwischenporten — denn so kann man wohl füglich alle zwischen den beiden Endstationen gelegenen gezwungenen Haltstationen nennen — unterdrückt, und die Wagen, die z. B. in Chur beladen wurden, konnten ununterbrochen und ungehindert bis nach Splügen resp. Cleven fahren. Die einzelnen Porten jeder Linie verschmolzen sich auf diese Weise faktisch ganz, und es konkurrrten die Fuhrleute derselben gleichmäßig für die ganze Linie, ohne daß indessen dadurch auch das Portensrecht selbst in seiner Substanz geändert worden wäre; es fand sich dasselbe vielmehr nur in einem der Zeit angemesseneren Sinne modifizirt. Die Unternehmungen waren gleichsam in eine große Innung verschmolzen worden.

Eine nicht unbedeutende Aenderung trat ferner im Laufe der Zeit in Betreff des Fuhrlohns ein. Während derselbe nämlich früher geradezu für alle Fälle bindend festgestellt war und man sich an die durch die Korporationen und die Staatsgewalt angeordneten Taxen halten mußte, verschwand diese lästige Verfügung nach und nach, und der Fuhrlohn wurde der freien Uebereinkunft zwischen den Speditoren und den Transportunternehmern anheim gegeben.

Außer jenem Sustengeld wurde von den Porten noch eine direkte Abgabe von den transitirenden Gütern unter dem Namen Fuhrleite erhoben, die als eine Art Weg- und Geleitzgeld zu betrachten, aber bald als Straßenkreuzer an den Staat übergegangen zu sein scheint, und die jedenfalls schon angesichts der Bestimmungen der neuen Bundesverfügungen prinzipiell als dahingefallen betrachtet werden muß.

Bis jetzt sprachen wir nur von den Portensrechten als solchen und in ihrer Allgemeinheit. Allein die Gemeinden Buschlav und Pontresina

verbinden damit, oder besser, lösen davon ab noch ein besonders beanspruchtes Recht, daß sie streng von dem eigentlichen Portenrecht getrennt gehalten wissen wollen. Es ist dieß das sogenannte Ruttnerrecht, oder das Recht, den Schneebruch über den Berninapass zu besorgen. Daß dieß jedoch ein eigenes Recht sei, das sich von dem Portenrechte wesentlich unterscheide, ist durchaus in Abrede zu stellen, und wir werden deshalb später etwas näher in diese Frage einzutreten haben.

In der vorstehenden Auseinandersetzung wurde lediglich die inductive Seite des Privilegiums ins Auge gefaßt; es darf aber nicht verkannt werden, daß auch bedeutende Lasten mit demselben verbunden waren, welche in den meisten Fällen geradezu dessen Begründung bildeten.

Es war nämlich in frühern Zeiten in einem großen Theile unseres Vaterlandes und namentlich in Graubünden ein ziemlich allgemein anerkannter Grundsatz, daß jede Gemeinde oder Thalschaft auf ihrem Gebiete die Stege und Wege herzustellen und zu unterhalten habe, ohne weitere Beihilfe von Seite des Staates. Es lag darinn nichts Besonderes, nichts Drückendes; einmal nicht, weil man die Straßen vorab zu Gemeinde- resp. Thalschaftszwecken erstellt und deren Instandhaltung für das eigene Interesse geboten ansah, und sodann nicht, weil meistens keine merklich schweren Leistungen damit verbunden waren, wo nicht etwa das Terrain große Schwierigkeiten bereitete. Da der Handelsverkehr, der gute und gut unterhaltene Wege fordert, ursprünglich nicht von Bedeutung war, der Lokalverkehr sich aber mit wenig begnügte, so konnten die dahin bezüglichen Lasten auch nicht von großer Erheblichkeit sein.

Anders gestaltete sich die Sache, als der Verkehr zunahm und man von Staats wegen anfieng, dem Transitthandel mehr Aufmerksamkeit zu widmen, und als kostspielige Straßenbauten und deren Unterhaltung nothwendig wurden. Nunmehr mußte es unbillig und wol auch unmöglich erscheinen, den betreffenden Gegenden jene große Last einfach und ohne Gegenwerth aufzubürden. Der Staat mußte sich deshalb zu entsprechender Handreichung entschließen, und dieß that er dann auch auf eine ihn wenig belästigende Weise einfach dadurch, daß er den bezüglichen Gemeinden und Thalschaften gewisse Straßenstrecken zur Herstellung und Unterhaltung übertrug, ihnen aber dagegen die ausschließliche Besorgung des Waarentransportes auf diesen Strecken zusicherte. Den resp. Gemeinden wurde dadurch für ihre Straßenbauten eine bedeutende Gegenkonzession gemacht und eine ergiebige Erwerbsquelle eröffnet und garantirt. Es ist dieß nun freilich nicht so zu verstehen, als wäre diese Maßregel auf dem förmlichen Vertragswege geschehen, denn für eine solche Annahme fehlen alle sichern Belege. Unzweifelhaft hingegen ist, daß der Staat das ursprünglich wol auf bloße Konvenienz basirte und in der Natur der Sache liegende Verhältniß, das er vielleicht anfänglich und bei einer nur initiativen Thätigkeit der Gemeinden zur Verbesserung ihrer Straßen stillschweigend duldete, im Laufe der Zeit anerkannte und

ausdrücklich sanktionirte. Eine Menge gerichtlicher Aktenstücke bestätigen diese Voraussetzung; sie datiren zum Theil selbst aus früheren Jahrhunderten; wir nennen anführungsweise eine bezügliche Urkunde des Bischofs Ortlieb v. Brandis von Chur aus dem Jahre 1471; einen Spruchbrief vom gleichen Bischof von 1489; den sogenannten Biamala-Brief von Anno 1473; eine Urkunde von Häuptern und gem. Rathsboten der drei Bünde, datirt vom Jahre 1490. Auf diese Art entstand für die betreffenden Korporationen ein Privilegium, dessen Nutzen aber durch die daran geknüpften Gegenleistungen bedeutend geschmälert wurde. Im Verlauf der Zeit haben jedoch bei den immer größeren Leistungen des Staates die Leistungen der Gemeinden für den Straßenunterhalt abgenommen, und gegenwärtig kann im Ernste wol nur der Berninapass als eine Straße angeführt werden, wo Leistungen und Vortheile noch in einiger Parallele stehen.

Es dürfte hier nun der Ort sein, um nachzuweisen, wie ungegründet die Behauptung von Pontresina und Puschlav ist, als sei das sogenannte Ruttnerrecht, oder das Recht auf den Schneebruch über den Berninapass, von dem Portensrecht durchaus verschieden.

Das Wesen des Ruttnerrechts besteht darin, daß die Gemeinden Puschlav und Pontresina die Verbindlichkeit ansprechen, den Berninapass zu unterhalten und zur Winterszeit offen zu halten, dagegen aber erklären, sich dadurch entschädigen zu dürfen, daß sie von den durchgehenden Waaren eine indirekte Abgabe erheben, wie sie es nennen. Diese sogenannte indirekte Abgabe ist aber nichts weiter, als das Recht, zu verlangen, daß alle den Berg passirenden Kaufmannsgüter zur Hinüberschaffung an die aufgestellten Ruttner abgeliefert werden sollen, unter Vergütung eines entsprechenden Fuhrlohns. Wir haben hier also das ganz nämliche Verhältniß vor uns, wie bei den Porten: Auf der einen Seite die ausschließliche Berechtigung auf den Waarentransport, so weit Aufz, auf der andern Seite die Verpflichtung zum Straßenunterhalt, resp. Ermöglichung einer beständigen Benutzung der Straße. Daß die Gemeinde Pontresina ihre bezügliche Last zu verwerthen weiß, indem sie Recht und Pflicht, jedes besonders, an die genannten Ruttner versteigerungsweise gegen eine bestimmte Summe auf eine bestimmte Zeit abtritt, vermag an dem Rechtsverhältnisse nichts zu ändern, da es ja auf die mehr oder weniger variirende Art und Weise der Anschauung, Ausführung und Handhabung desselben nicht ankommen kann. Bedenkt man aber weiter, daß dieselben Gemeinden auch das Portensrecht auf der nämlichen Route in Anspruch nehmen, daß sich dann lediglich auf die offene Sommerszeit beschränken würde, so leuchtet, nach dem voraus behandelten Charakter des Ruttnerrechtes, die Unhaltbarkeit jener Behauptung, als sei Ruttnerrecht und Portensrecht etwas wesentlich Verschiedenes, von selbst ein; denn der bloße Name vermag einen Unterschied hier nicht zu begründen, und ein Mehreres liegt zur Rechtfertigung jenes behaupteten Unterschiedes nicht

vor. Wir glaubten, diesem Verhältniß deswegen einige einläßlichere Worte widmen zu müssen, weil aus dem Charakter, den ihm die Porten Pontresina-Buschlav vindiciren möchten, ein besonderes zollartiges Recht hergeleitet werden wollte, das aber, angenommen, daß es wirklich vorhanden gewesen wäre, um so weniger Bedeutung hätte, als es von der alten Tagsatzung nie anerkannt worden ist, und somit schon durch Art. 57 des Bundesgesetzes über das Zollwesen vom 30. Brachmonat 1849 und später durch Art. 59 des gleichartigen Gesetzes vom 27. August 1851 aufgehoben worden wäre.

Wir wissen bereits, daß mit den Portenrechten die Pflicht zu gehöriger Instandhaltung der Wege verbunden war. Eine andere Verbindlichkeit übernahmen die Porten korporationen in der Garantie und Verantwortlichkeit für die ihnen zur Beförderung anvertrauten Waaren, die sich nicht nur auf allfällige Beschädigungen oder Abhandenkommen von anvertrauten Waarenstücken bezog, sondern auch auf Verschmunnis im Transport, was sich dann im einzelnen gegebenen Falle verschieden gestalten konnte.

Wenn nun auch der ziemlich unbestimmte und mehr auf Willkür und Gehenlassen, als auf einem bestimmten Rechtstitel beruhende Ursprung der Portenrechte der Entwicklung und Ausbeutung derselben auf der einen Seite Spielraum ließ, so erleichterte er auf der andern Seite dem Staate die Festhaltung seiner Suprematie gegen die Porten. Der Staat, den das fragliche Verhältniß durch seinen öffentlichen Charakter nahe berührte, hatte dasselbe nie konzessionsweise aus den Händen gegeben, und wenn er dessen Ausübung gleichwol gewähren ließ, so that er es nur in so weit, als dadurch sein eigenes Interesse befördert und das aller Staatsangehörigen nicht allzu sehr beschränkt wurde. Wo und so oft er es aber für zweckdienlich und nöthig erachtete, sehen wir ihn, wenn auch stets mit möglichster Schonung, in das Institut eingreifen. Die meisten und bedeutendsten Aenderungen, zu denen man sich in dieser Beziehung durch die Zeitverhältnisse veranlaßt sah, fallen an den Schluß des letztverflossenen und den Anfang dieses Jahrhunderts; wenigstens wurden sie durch die Revolution und Mediation vorbereitet.

In frühern Zeiten wurden Streitigkeiten, die auf das Porteninstitut Bezug hatten, durch eigene sogenannte Porten Gerichte geschlichtet, deren Wahl den verschiedenen Porten einer privilegierten Straßenstrecke zustand, und die in ihrer Wirksamkeit von den Landesbehörden förmlich anerkannt waren. Die Porten besaßen also die Autonomie nach dieser Seite hin. Dem Geiste der Mediationszeit war eine solche ausnahmsweise Gerichtsbarkeit zuwider, und der Kleine Rath erließ deshalb im Jahre 1804 ein umfassendes Dekret in Betreff des Waarentransportes und stellte eine kantonale Handelskommission auf. Im Jahr 1808 kam eine vollständige neue Transitordnung zu Stande, welche die Frachtbestimmungsordnung, Ladungsordnung, Fuhrordnung und Sustenordnung

regulirte und mit welcher nicht unwesentliche Neuerungen eingeführt wurden. Der Handelskommission wurde ein Handelstribunal beigegeben. Hiegegen wehrten sich die Porten kräftig, so daß sich die Landesbehörde zu einer eigenen Rechtfertigungsschrift veranlaßt sah, in welcher sie namentlich nachwies, daß an dem ausschließlichen Fuhrrechte, auf das es ja hauptsächlich ankomme, nichts geändert worden sei, und daß sie eine dahin gehende Beschränkung auch gar nicht im Sinne trage. Nichts desto weniger wurde, im Drange der Verhältnisse des Jahres 1817, auch dieses bisher unangetastete Fuhrrecht, d. h. das ganze Portensinstitut wegdekretirt. Allein diese Verordnung trat materiell nie in Kraft; die Ausführung scheiterte an dem Widerstande, welchen ihr die Porten entgegenstellten.

Bald trat aber die Sache wieder in ein ordnungsgemäßeres Stadium, in Folge der vom Kanton beschlossenen Erbauung einer durchgehenden Kunststraße über den Bernharden und kurz nachher über den Splügen. Die rechtliche Existenz der Porten, wollte man letztere anders bei dem projektirten Bau in Mitleidenschaft ziehen, mußte wiederum anerkannt und somit jenes frühere Dekret auch formell aufgehoben werden. Dieß geschah auch in der That, und so theilhaftigten sich die fraglichen Portenskorporationen, unter Hinblick auf den künftig ungemein vermehrten Verkehr, mit bedeutenden Kapitalien an jenem Baue. Die Repartition dieser Summen auf die einzelnen betreffenden Porten geschah im Verhältniß der größeren oder geringeren Verdienstaussichten. Aber nachdem diese neuen Straßen erstellt und der Handelsverkehr damit in eine neue ausgedehnte Phase getreten war, erhoben sich Klagen gegen das Institut so zahlreich und nachdrücklich, wie vorher nie, und abermals schritt die Landesbehörde gesetzgeberisch und verordnend ein. So entstand die Transitordnung vom 2. August 1834, die den Portensgenossen das ausschließliche Verladungsrecht von Kaufmannswaaren sicherte, sonst aber alle andern Vorrechte aufhob.

Durch solches wiederholtes Dazwischenkommen der Staatsgewalt wurde das Institut auf den Standpunkt geführt, den es gegenwärtig noch inne hat. Die sogenannte Fuhr leite wurde größtentheils durch kantonale Weggelder verdrängt; die Rodfuhren fielen ganz dahin und wurden durch die bereits erwähnten Straßfuhren ersetzt; alle in einer Portensgemeinde sesshaften Kantonsbürger wurden — wenigstens auf den beiden Hauptstrecken — den eigentlichen Portensgenossen gleichgestellt und durften an dem Ladungsrecht partizipiren; an die Stelle der Transitkommission trat ein kantonales Handelsgericht mit erweitertem Wirkungskreis und vermehrter Kompetenz; doch gieng dieses Handelsgericht 1848 ein und seine Kompetenz an die ordentlichen Gerichte über. Auf diese Weise waren nunmehr die Porten eines großen Theiles ihrer frühern Privilegien entkleidet, aber freilich auch meistens der schweren Last des Straßenunterhaltes enthoben; dagegen blieb ihnen doch der wesentlichste Bestandtheil

ihrer alten Vorrechte, nämlich das ausschließliche Verladungsrecht für alle transitirenden Kaufmannsgüter.

So weit glaubten die graubündnerischen Behörden gehen zu dürfen und im allgemeinen Interesse gehen zu sollen; noch weitere Schritte aber auf dem bisher eingehaltenen Wege getraute man sich nicht; und als der Wunsch nach gänzlicher Beseitigung des vielfach verhassten Instituts immer lauter wurde, ward der Kleine Rath vom Großen Rathe im Jahre 1846 beauftragt, „mit den Porten über einen Auskauf zu unterhandeln.“ Wir begreifen, daß ein solcher Auskauf nicht zu Stande kam; denn wenn man von den weitgreifenden Entschädigungsansprüchen der Gemeinden Pontresina und Ruschlar auf die Forderungen der übrigen Portenzgesellschaften schließen darf, so ergibt sich eine sehr erhebliche jährliche Entschädigungssumme.

Jene zwei Gemeinden allein fordern nämlich:

I. Die Gemeinde Pontresina.

- a. Fr. 1,118 Pächterlös.
- b. „ 4,000 Nuttkerkosten, resp. Ertrag des durch die Nuttker betriebenen Fuhrgewerbes.
- c. „ 2,000 Vorthail aus dem subsidiären Waarentransport und indirekter Vorthail wegen Erhöhung des Bodenwerthes.

Im Ganzen jährlich Fr. 7,118.

II. Die Gemeinde Ruschlar.

- a. Fr. 5,600 Nuttkerkosten, resp. Ertrag des durch die Nuttker betriebenen Fuhrgewerbes.
- b. „ 3,000 Vorthail aus dem subsidiären Waarentransport und indirekter Vorthail wegen Erhöhung des Bodenwerthes und Beschäftigung der Gewerbe.

Im Ganzen jährlich Fr. 8,600.

Beide Gemeinden zusammen also die Summe von Fr. 15,718 jährlich.

So die faktischen Verhältnisse.

Aus diesen läßt sich im Ganzen Folgendes entnehmen:

Als das Bedürfnis entstand, das Zusammenkommen aus einer Gemeinde in die andere möglich zu machen und zu erleichtern, legten diese Gemeinden Wege an, aus einem Ort in den andern, hielten diese Wege offen und in allen Zeiten gangbar, und benutzten sie unter sich gleichsam als Korporationsgut. Wie aber nach und nach der Verkehr zunahm, er sich nicht nur auf die zunächst beteiligten Gemeinden beschränkte, breitere und weniger steile Wege erforderte, waren die Gemeinden bereit, das Nothwendige herzustellen, wogegen sie sich, bezüglich der Benutzung, gewisse Vortheile vorbehielten und zu sichern suchten. So entstanden

offenbar die Portensgesellschaften, die von Chur aus über die Berge, von Station zu Station, nach Italien reichten.

Diese Stationen durften ziemlich kurz gewählt werden, da sie Bergstraßen betrafen; auch war es natürlich, daß bei jeder Station das Umladen nothwendig wurde, weil der Transport damals auf dem Rücken von Pferden und Maulthierren stattfand. Als dann später Fuhrwerke eingeführt wurden, blieben die Grundlagen der Vereinbarung in Porten doch dieselben.

Auf der untern Straße hießen diese Stationen, von Chur aus: Im Boden, Thufis, Schams, Rheinwald, und von da aus über den Splügen, Jakobsthal, und über den Bernhardin Misog. Auf der obern Straße, über den Septimer, hießen diese Portensstationen: Lenz, Tingen, Stalla und Vergell.

Diese Portenscorporationen erstellten und unterhielten die Wege, und schafften dagegen die Waaren, um eine bedungene Fracht von Station zu Station. Ein ganz analoges Verhältniß gestaltete sich zwischen dem obern Engadin und dem obern Veltlin über den Bernina, woselbst Pontresina und Ruschlan die Stationen waren.

Auch im Thal bestanden ähnliche Verhältnisse auf dem Wege, der aus dem Lichtensteinschen über die St. Luziensteig nach Chur führt. Hier war vorzüglich die Stadt Maienfeld thätig. Immerhin aber scheint diese Strecke schon als allgemeine Landstraße gegolten zu haben, welche der Aufsicht des Staates und der Mitbetheiligung desselben an ihrem Unterhalt genöthig war, weßhalb die Vortheile, die Maienfeld und einige andere Gemeinden ansprachen, nicht so ausgedehnt werden konnten, wie die über die Bergwege, und sich nur auf den monopolisirten Transport von Korn und Salz bezogen. Weiter gehende Verlangen der Gemeinden, als Compensation für ihre Leistungen am Straßenunterhalte, wird die Landesobrigkeit abgelehnt haben.

Im Laufe der Zeit nahm aber der Verkehr nach Bünden und über die Berge nach Italien so zu, daß die Leistungen der Gemeinden für den Straßenunterhalt und die Expedition der Güter nicht mehr genügten. Der Staat trat also ins Mittel; er erweiterte und verbesserte die Straßen und legte neue an. Daß dabei die Gemeinden in Mitleidenschaft gezogen wurden, versteht sich von selbst, hatten und haben doch diese Gemeinden den hauptsächlichsten Nutzen von diesen verbesserten Kommunikationsmitteln, und werden deßhalb überall die anliegenden Gemeinden zur Theilnahme am Straßenbau in Anspruch genommen.

Durch diese Staatshilfe und durch Erhebung der frühern Vicinalwege zu Heerstraßen änderten diese Wege aber ihre Bedeutung, und aus ihrer frühern, vielleicht gewissermaßen privaten Charakter tragenden Stellung traten sie unter die Objekte, welche durchweg dem öffentlichen Recht

unterstellt sind, und über die keinerlei Beschränkung durch Privaten mehr zulässig ist.

Die Regierung von Graubünden scheint es aber allerdings unterlassen zu haben, mit der wechselnden Bedeutung auch die Rechtsverhältnisse nach dem neuen System grundsätzlich zu ordnen und die Transportvorrechte gewisser Korporationen förmlich aufzuheben. Allerdings versuchte sie es zu wiederholten Malen, blieb aber mit einer kräftigen Durchführung im Hintergrunde.

Was die Regierung unterließ, wurde indessen faktisch durch den Gang der Dinge erreicht. Auf den bedeutenderen Straßenzügen hörte der praktische Werth der Portenzrechte auf, und diese mittelalterlichen Institutionen hemmen den Verkehr thatsächlich wenig mehr. Die Straße von Chur nach Thufis durch die Viamala und durch die Rossli nach Splügen, und von da einerseits über den Splügenberg nach Cleven, andererseits über den Bernhardin nach Bellingzona, ist durch den Staat zu einer förmlichen Kunststraße geworden; der Staat überwacht deren Unterhalt, besorgt den Schneebruch, und es ist klar, daß mit den besondern Pflichten der Portenzkorporationen auch ihre Rechte fallen mußten.

Was die obere Straße betrifft, so verhält es sich damit ganz gleich von Chur bis Stalla, bis wohin die alte Straße mit der neuen über den Julier zusammenfällt; von Stalla an über den Septimer ins Bergell, wo die Portenzrechte noch bestehen, hat deren Bedeutung aufgehört, weil man diesen Uebergang fast nicht mehr benutzt; denn die Waaren gehen leichter über die trefflichen Straßen des Julier und des Maloja, als über den rauen und steilen Septimer.

Noch nicht so weit ist es mit den Portenzrechten auf dem Bernina, dort Muttnerrechte genannt, gekommen. Hier hat der Staat freilich noch nicht so viel zu Gunsten der Straße gethan, wie auf den andern vorgenannten Straßen. Die Unterhaltung des Weges im Sommer und Winter liegt einzig den beiden Korporationen Pontresina und Ruschlav ob, und als Gegenwerth für diese Pflicht und Leistung benutzen sie auch das Recht des ausschließlichen Waarentransportes auf dieser Strecke. Muß aber die Berninastraße als öffentliche Landstraße betrachtet werden, so kann grundsätzlich auf derselben so wenig ein, deren Gebrauch beschränkendes Monopol bestehen, als auf den übrigen Landstraßen. Es darf übrigens erwartet werden, daß der Staat Graubünden auch hier recht bald in Mitleidenschaft trete und besonders dem Schneebruch seine Ob-
sorge zuwende, wie er dieß anderwärts thut. Es muß aber Sache der Regierung von Graubünden sein, die Angelegenheiten in diesem Sinne zu ordnen.

Wenn nun auch, wie gesagt, die meisten dieser Portenz- und Muttnerrechte den Verkehr gegenwärtig nicht mehr wesentlich hindern, weil sie

auf den Hauptstraßen ihr früheres absolutes, den Verkehr in enge Schranken zwingendes Wesen verloren haben, so fahren dagegen, wie aus den Akten hervorgeht, die Portensgenossenschaften fort, das ausschließliche Ladungsrecht für Transitwaaren zu beanspruchen und auszuüben, und sie knüpfen nicht unerhebliche Entschädigungsforderungen an dessen Beseitigung.

Abgesehen nun von der Eigenschaft eines Monopols, liegt in Zeiten eines starken Güterandranges, wie er häufig vorkommt, im ausschließlichen Ladungsrecht der Porten ein entschiedenes Hemmniß für den Verkehr, weil die Transportmittel der nicht zu den Porten gehörenden Gemeinden alsdann nicht, wie es notwendig wäre, für Bewältigung der Waarenanhäufungen herbeigezogen werden können.

Die Eidgenossenschaft hat nun aber, seit die neue Bundesverfassung in Kraft getreten ist, ihre Anstrengungen darauf hingerrichtet, den Waarenverkehr durch die Schweiz von allen Hemmnissen, lästigen Formalitäten und Abgaben zu befreien.

Sie hat vor Allem die rechtlich bestandenen und bewilligten Weggelder und hauptsächlichsten Brückengelder losgekauft und die andern als dahin gefallen erklärt; sie hat den Transitzoll auf ein Minimum reduziert und sonst alle thunlichen Erleichterungen eintreten lassen. Diese Maßregeln kommen aber dem Kanton Graubünden in hohem Maße zu gut, da ein großer Theil des Transites sich über dessen Alpenstraßen bewegt, und letzterer erhielt dadurch einen neuen Impuls. Es ist augenfällig, in welchem Widerspruch sich die in Graubünden noch bestehenden Portens- und Ruttnerrechte mit allen jenen Bestrebungen der Eidgenossenschaft, für Entlastung des Waarenverkehrs von den vorhandenen Hemmnissen befinden. Sie sind überdies die einzigen in der Schweiz auf Landstraßen noch bestehenden Vorrechte, und widerstreiten als solche in mehrfacher Beziehung den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes, das die öffentlichen Landstraßen und die Beförderung der Waarenbewegung auf denselben als ein Gemeingut aller Bürger betrachtet wissen will und keine Innungen und Monopole in dieser Richtung anerkennt.

Es ist augenscheinlich, daß hier nicht von Privatrechten die Rede sein kann, sondern daß diese Einrichtung nichts anderes ist, als eine diesem Kanton eigenthümliche Organisation des Straßenwesens, erklärbar aus lokalen Verhältnissen und aus der Entwicklung der Bündnerischen Gemeinden und ihrer Stellung zum Staate. Aus dem Umstande, daß die Gemeinden zum Bau und Unterhalt von Straßen beitragen, folgt keineswegs, daß aus dem Titel einer Gegenleistung ein privatrechtliches Verhältniß daraus gebildet und derartige Privilegien und pekuniäre Vortheile damit motivirt werden dürfen. Das öffentliche Recht der Schweiz anerkennt keineswegs, daß die Kosten der dem allgemeinen Gebrauch dienenden Straßen ohne weiters auf den Verkehr gelegt werden können, sondern die Tag-

satzung hatte zu bestimmen, was und wie viel in diesem Sinne geschehen dürfe. In der ganzen Schweiz werden die Straßen oder einzelne Klassen derselben theilweise oder ganz auf Kosten der Gemeinden, der Bürger und des Kantons gebaut und unterhalten, ohne daß irgendwo verlangt wird, die Gegenleistung in beliebigen Formen auf den Verkehr zu werfen. Der Kanton erstellt die Straßen, die er für zweckmäßig hält, in seinen Kosten und organisiert die Verlegung der letztern nach seiner Weise; aber er kann nur mit so viel den allgemeinen Verkehr belasten, als die Bundesbehörde bewilligt hat.

Es sprechen somit die triftigsten Gründe für die formelle und gänzliche Aufhebung dieser, auf dem Waarentransport und den Landstraßen durch den Kanton Graubünden noch lastenden Vorrechte, und der Bund ist dazu durch die Bestimmungen des Art. 30 der Bundesverfassung auch vollständig berechtigt, indem hinlänglich klar ist, daß er dabei ein Interesse hat, nämlich das, den allgemeinen Transit noch mehr zu heben und zu erleichtern, wodurch die Wohlfahrt des Landes gefördert wird. Die Bundesbehörden sind zudem, seit dem Bestande der jetzigen Bundesverfassung, stets gegen alle monopolartigen Verhältnisse und Vorrechte, wo diese den öffentlichen Verkehr berührten, eingeschritten. So wurden z. B. im Jahre 1849 die Schifffahrtsvorrechte auf der Wasserstraße von Luzern nach Flüelen *) beseitigt; dann im Jahre 1850 der Rutschertheil in Uri, **) später die Vorrechte, betreffend das Führerwesen und den Reisendentransport auf den Alpen und die Rutscherreglemente in Unterwalden ob dem Wald und Wallis modifizirt, und Alles dieses ohne Entschädigung. Ein solches Vorgehen in so analogen, theilweise für den Verkehr viel weniger wichtigen Fällen, bedingt schon an sich ein Einschreiten gegen die Portens- und Ruttnerrechte des Kantons Graubünden, und verstärkt mithin die Gründe für die Aufhebung derselben. Die Transitorordnung des Kantons Graubünden vom 2. August 1834, auf welche die Porten für die Festhaltung ihrer Ladungsvorrechte sich beziehen, kann einer Aufhebung dieser Vorrechte um so weniger entgegenstehen, als sie Bestimmungen enthält, die mit der Bundesverfassung nicht übereinstimmen und somit mit der Einführung der Bundesverfassung rechtlich dahin gefallen sind, was auch die Beseitigung aller darauf gestützten Anordnungen nach sich zieht. Soll nun ferner der Bund, wie es in Aussicht steht, neue Straßenbauten im Kanton Graubünden mit Geldbeiträgen unterstützen, so wird er darauf halten, daß vorher veraltete Formen fallen, welche den freien Verkehr auf den bestehenden Straßen jenes Kantons noch beeinträchtigen.

Zu der Frage über die Entschädigungspflicht übergehend, begegnen wir in dem Memorial der Regierung von Graubünden zuerst dem Versuche, nachweisen zu wollen, die Porten seien wohl erworbene Privatrechte, deren Aufhebung nur gegen Leistung eines vollgültigen Ersatzes stattfinden könne. Wir werden weiter unten einläßlicher auf die Entschädigungs-

*) S. amtliche Sammlung I, 178, und **) II, 165.

frage eintreten und bemerken einstweilen nur, daß, wie aus dem Vorgesagten genügend erhellt, die den Porten eingeräumten Vorrechte einfach eine Kompensation für meist freiwillig übernommene Lasten waren. Ausgenommen auf dem Bernina sind nun aber diese Lasten längst vom Staate übernommen worden, und es fallen somit die Gründe dahin, welche sonst für einen Ersatz aus Billigkeitsrücksichten hätten vorgebracht werden können; für eine rechtlich begründete Forderung fehlt dagegen jeder genügende Anhaltspunkt. Den Bernina betreffend, wird es Sache der Regierung von Graubünden sein, sich, gleichwie es auf den übrigen Straßen geschah, mit den theilhaftigen Gemeinden zu verständigen.

Die Regierung von Graubünden hat indessen eine Entschädigungspflicht vorausgesetzt, und sie ist dabei der Ansicht, daß, da nur dem Bunde das Recht zustehen könne, die Porten aufzuheben, ihm auch die Entschädigungspflicht auffalle.

Dieser Ansicht müssen wir auf das entschiedenste entgegenreten und behaupten, daß, wenn, was wir indessen nicht zugeben, wirklich eine Entschädigungspflicht bestünde, diese nicht dem Bunde zufallen könnte. Durch die Zollausschließungsverträge sind nämlich alle auf den Straßen haftenden, vor dem Bunde zu Recht bestehenden Lasten vom Bunde losgekauft worden. Es war Sache der betreffenden Regierungen, sich mit den dabei theilhaftigen Korporationen und Privaten, die von daher Forderungen hatten, zu verständigen (Art. 58, Schlußsatz des Zollgesetzes), Entschädigungen zu geben, wo solche rechtlich gefordert werden konnten, zu belehren, wo man keine schuldig war. Wäre dieß im Kanton Graubünden nicht vollständig geschehen, so können unmöglich die Folgen dieser Unterlassung der Eidgenossenschaft aufgebürdet werden, die ihre von daher übernommenen, weit gehenden Verpflichtungen stets auf das pünktlichste erfüllt hat.

Sehen wir uns überhaupt diejenigen Gesichtspunkte etwas näher an, welche bei der Entschädigungsfrage als maßgebend hervorgehoben werden wollen.

Wir begegnen hier drei Hauptmomenten:

- 1) den Leistungen der Porten an den Straßenbau;
- 2) der den Porten überbundenen Garantie und Verantwortlichkeit beim Waarentransport;
- 3) der schon vorstehend berührten Entschädigungsforderung, bei Entkleidung eines Rechts, resp. bei Aufhebung einer vorher bestandenen Berechtigung.

Ad 1. Bei Erwähnung der Leistungen der Porten am Straßenbau im Kanton Graubünden werden vorerst deren Verdienste in frühern Zeiten hervorgehoben. Wir sind weit entfernt, diese in Abrede zu stellen; allein die Porten wurden dafür durch die von ihnen ausgeübten Vorrechte reichlich entschädigt; und wenn anerkannt werden muß, daß das fragliche Zu-

stitut damals allerdings den Interessen des Landes förderlich war, so kann auf der andern Seite nicht entgehen, daß dieß heute nicht mehr der Fall ist und die Porten das Schicksal mancher andern Institution aus früherer Zeit theilen, indem sie sich nämlich überlebt haben.

Als weitere Verdienste der Porten werden sodann die großen Opfer aufgezehrt, welche dieselben in neuerer Zeit für die Straßenöffnung und nachherigen Verbesserungsbauten gebracht haben, so wie die drückende Last der gewöhnlichen Straßenunterhaltung. Dabei wird ein ganz besonderes Gewicht auf die großen Beiträge gelegt, welche die Portengemeinden an den Bau der neuen Straßen leisteten, und zwar in Hinblick auf den ihnen zugesicherten Fortgenuß ihrer Vorrechte.

Es ist hierauf zu bemerken, daß bei der ursprünglichen Straßenöffnung die fraglichen Gemeinden offenbar ihren eigenen Nutzen vor Allem im Auge hatten; ihre Verdienste sind deßhalb auch nicht größer, als die aller übrigen Gemeinden, die gleichfalls Verkehrswege anlegten. Wenn die Hauptverkehrsstraßen, auf denen die Portengemeinden bestanden, nach und nach immer mehr Bedeutung gewannen, und deren Unterhaltung vielleicht größere Anstrengungen forderte, so vergrößerten sich in gleichem Maße die Vortheile, die dann in erster Linie wieder diesen Gemeinden zufließen, mochten nun diese Vortheile in einer erleichterten Kommunikation unter sich und mit entfernten Gegenden, oder in dem mannigfaltigen Nutzen gefunden werden, den die an stark frequentirten Straßen gelegenen Ortschaften stets aus dieser günstigen Lage ziehen. Dieses sind auch die Gründe, warum bei Straßenbauten ziemlich überall die anliegenden Gemeinden durch den Staat zu starken Leistungen angehalten werden; nie aber denkt man daran, die Gemeinden für diese Leistungen anders zu entschädigen, als durch die Vortheile, die ihnen die neue Straße selbst bringt.

Durch die formelle Aufhebung der Ladungsvorrechte erwächst den Gemeinden und Fuhrhaltern in Wirklichkeit kein reeller Nachtheil, denn stets werden die an den großen Transitstraßen gelegenen Gemeinden nach wie vor den Waarentransport vorzugsweise zu besorgen haben und die bisherigen Vortheile aus dem dortigen Verkehr ziehen.

Die Eidgenossenschaft leistet sodann für die auf den Bau der großen Transitstraßen im Kanton Graubünden verwendeten Kapitalien, so weit dieselben nicht schon durch die bezogenen Bölle und Gefälle abbezahlt waren, vollständige Entschädigung, indem sie jenem Kanton jährlich die sehr hohe Summe von Fr. 300,000 für den Zollloskauf ausbezahlt. Es wurden hiebei dem Bunde alle auf jenen Straßen rechtlich haftenden Lasten, und gewiß ohne einen Punkt zu übergehen, Bölle, Weggelder, Straßenprämien und wie sie alle hießen, in Rechnung gebracht, und der hohe Stand Graubünden hatte sich dann mit den berechtigten Privaten, Korporationen und Gemeinden abzufinden. In dieser Zollloskaufsumme sind dann auch selbstverständlich die gehörigen Beträge für den

Straßenunterhalt inbegriffen, indem diese Kosten früher durch Weggeder, Straßenkreuzer oder Zölle erhoben worden sind. Es folgt daraus daß eine neue Entschädigung an die Porten in Wirklichkeit eine doppelte Bezahlung des gleichen Gegenstandes wäre.

In der von dem Bunde für die Zollausslösung geleisteten Zahlung liegt also die volle Entschädigung aller rechtlich begründeten Ansprüche, und es erscheint demnach völlig unstatthaft, wenn nun noch weitere Forderungen, in der Form eines gleichsam ewigen Rechtes privater Natur, das nicht existirt, geltend gemacht werden wollen. Die Reklamation muß aber um so mehr auffallen, wenn man sich daran erinnert, daß die hohe Bundesversammlung dem Kanton Graubünden durch ihre Schlußnahme vom 23. Januar 1860 den Fortbezug der im Loskaufsvertrag mit diesem Kanton nur bis zum Jahre 1860 bewilligten Fr. 63,971. 43 jährlich für weitere zehn Jahre zugestanden hat *), ein Zugeständniß, das allein schon Graubünden hätte bewegen sollen, von sich aus jene Portensfrage aus den Traktanden verschwinden zu machen.

Ad 2. Was sodann die von den Porten bisher getragene Garantie und Verantwortlichkeit für die Waaren bei deren Transport betrifft, so liegt hierin durchaus keine ausnahmsweise, besondere Leistung. Jeder Waarenführer übernimmt mit der Waare die Verpflichtung für deren gute, intakte und rechtzeitige Ablieferung. Es ist dieß ein durch die Natur der Sache begründetes Verhältniß, welches überall anerkannt und festgesetzt ist. Wir haben es demnach hier auch nicht mit einem gewinnbringenden Rechte, sondern mit einer an den Waarentransport gebundenen Last zu thun, für die niemals eine Ersatzpflicht in Anspruch genommen werden kann.

Ad 3. Entschädigungsforderung wegen Aufhebung eines Vorrechtes.

In wiefern die Portensgenossenschaft die Ansicht habe, es gebühre ihr eine Entschädigung für das Dahinfallen des fraglichen Rechtes, steht dahin. Die materielle Seite der Frage findet sich im Laufe dieser Vortagung bereits erörtert. Wir wiederholen deshalb nur kurz, daß durch die gänzliche Aufhebung der Porten, resp. durch das Fallen des von ihnen noch beanspruchten Ladungsvorrechtes, auch praktisch von einer Entkleidung oder Entwertung, kurz von einer reellen Einbuße nicht die Rede sein kann. Es wird nämlich keiner Port der Waarentransport untersagt, und daher dieser stets zum größten Theil in den Händen der an der Straße liegenden Gemeinden, den frühern Porten, bleiben, die durch die Vortheile ihrer Lage leicht jeder Konkurrenz die Spitze bieten können; und wenn auch einige fremde Fuhrleute sich einstellen sollten, so fällt von daher jenen Gemeinden wiederum wesentlicher Nutzen zu. Die Transportmittel der Porten sind übrigens, bei der außerordentlichen Zunahme des Ver-

*) S. amtliche Sammlung, Band VI, Seite 425.

kehrs, wie aus den Akten erhellt, häufig unzureichend, und es ist mit Bestimmtheit vorauszusetzen, daß auch nach vollständiger Herstellung des freien Ladungsrechtes die an der Straße gelegenen Gemeinden nach wie vor vollauf mit ihren Transportmitteln beschäftigt sein werden, wenigstens so lange, bis etwa durch Eisenbahnen oder neue Erfindungen oder Bedürfnisse ganz neue Verhältnisse geschaffen werden, Fälle, welche übrigens auch der Fortbestand der Porten einzutreten nicht verhindern könnte.

Was ist aber am Ende dieses Ladungsvorrecht gegenüber allen den weitgehenden ehemaligen Rechten der Porten, von denen sie nach und nach durch den Staat entkleidet worden sind, und haben sie durch diese Entkleidung bisher in Wirklichkeit reelle Einbußen erlitten, oder befinden sich die fraglichen Gemeinden gegenwärtig, seit der Verkehr mit der fortschreitenden freien Benutzung der Straßen so außerordentlich zugenommen hat, nicht in viel vortheilhafteren Verhältnissen als früher? Wir glauben letzteres entschieden bejahen zu dürfen.

Die Nothwendigkeit der gänzlichen Aufhebung der Portens- und Nuttnerrechte im Kanton Graubünden, und zwar ohne Entschädigung durch den Bund kann somit als vollständig nachgewiesen angesehen werden, und es kann dem Kanton Graubünden nicht schwer fallen, die theilhaftigten Gemeinden darüber zu verständigen. Vorausichtlich dürften einer solchen Verständigung jetzt um so weniger Schwierigkeiten entgegen stehen, da die von den Porten beanspruchten Vorrechte bereits auf das ausschließliche Ladungsrecht beschränkt sind und das Nuttnerrecht, oder vielmehr die Nuttnerpflicht, nur noch über den Bernina besteht und nachgewiesenermaßen eigentliche Vortheile für die Gemeinden keine verloren gehen.

Wir beantragen somit den Erlaß folgenden Bundesbeschlusses:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Erwägung, daß die sogenannten Portens- und Nuttnerrechte den freien Verkehr hemmen, und daß es nach Art. 30 der Bundesverfassung der Bundesgesetzgebung vorbehalten ist, derartige, auf den öffentlichen Verkehr nachtheilig wirkende Privilegien aufzuheben;

in Erwägung, daß die in Frage stehenden Vorrechte nicht den Charakter von Privatrechten haben und daher eine Entschädigungsforderung im Falle der Aufhebung derselben nicht begründet ist;

in der Absicht, den freien Verkehr auf den öffentlichen Landstraßen des Kantons Graubünden herzustellen und zu sichern;

in Anwendung des Art. 30 der Bundesverfassung, und nach Anhörung des Berichtes und Antrages des Bundesrathes,

beschließt:

1. Die sogenannten Portens- und Nuttnerrechte im Kanton Graubünden, namentlich die von den Porten Im Boden, Thufis, Schams,

Rheinwald, Misox und Jakobsthal auf der untern Straße, — ferner von den Orten Lenz, Linzen, Stalla, Bergell auf der obern Straße, dann von Maiensfeld und Rizers auf der Straße nach Chur, so wie alle andern allfällig noch angesprochenen Rechte gleicher Art, sodann die von den Gemeinden Pontresina und Buschlar angesprochenen Muttnerrechte über den Bernina und andere gleicher Art, wo sie noch bestehen mögen, sind aufgehoben.

2. Unter Vorbehalt der Verordnungen über die Straßenpolizei darf Jedermann auf den graubündnerischen Landstraßen den Personen- und Waarentransport frei ausüben, so weit er nicht in das Postregal einschlägt.
3. Dieser Beschluß tritt sofort in Kraft, und es ist der Bundesrath mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Bern, den 13. Mai 1861.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

J. M. Knüsel.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schies.

Aus den Verhandlungen des schweiz. Bundesrathes.

(Vom 8. Juni 1861).

Mit Zuschrift vom 6. d. d. machte das großherzoglich badische Ministerium des Aeußern dem Bundesrathe die Mittheilung, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog den bisherigen Geschäftsträger bei der schweiz. Eidgenossenschaft, Legationsrath von Dusch, zum Minister-Residenten bei der Schweiz ernannt habe.

Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft, betreffend die Aufhebung der Portens- und Ruttnerrechte im Kanton Graubünden. (Vom 13. Mai 1861.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1861
Date	
Data	
Seite	29-45
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 380

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.