

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Zoll-
entschädigung an Graubünden.

(Vom 22. Dezember 1859.)

Lit. I

Mit Zuschrift vom 27. Juni 1859 hat der Kleine Rath des Kantons Graubünden in einem einläßlichen Memorial an den Bundesrath das Gesuch gestellt, er möchte das Begehren des dortigen Standes um Bewilligung des Fortbezugs von Fr. 63,971. 43 (litt. c des Zollausführungsvertrags) den hohen schweizerischen Räthen geneigtest empfehlen.

Da bei dem Eingang dieses Memorials die ordentliche Sitzung der Bundesversammlung vor der Thüre war, so konnte begreiflicherweise diese Angelegenheit, die eine einläßliche Prüfung erforderte, den Räthen in der Sommersitzung nicht mehr vorgelegt werden, wie es die Regierung von Graubünden gewünscht hätte. Wir beehren uns aber, mit Gegenwärtigem dieses Gesuch näher zu beleuchten.

Zufolge der zwischen dem Bund und dem Stande Graubünden getroffenen und im Jahr 1850 genehmigten Uebereinkunft über die Aufhebung der Zölle, Weg- und Brückengelder, so wie anderweitiger derartiger Gebühren, erhält dieser Kanton für eine Bevölkerung von 84,506 Seelen 210,000 a. Fr. oder circa Fr. 2. 48½ Rp a. W. per Kopf (nämlich Fr. 176,197. 60 mehr als nach dem Maßstab von 4 Bz. per Kopf). Es ist dieses die größte Summe, welche die Eidgenossenschaft an einen Kanton ausbezahlt. Auf den Kopf berechnet, erhalten einzig die nicht große Bevölkerungen zählenden Kantone Basel-Stadt und Uri mehr.

Diese Entschädigungssumme wurde in folgende drei Rubriken ausgeschieden:

A. Fr. 120,000 (Fr. 171,428. 57 Rp. n. W.) werden alljährlich auf unbeschränkte Zeit an Graubünden bezahlt.

B. Fr. 45,220 (Fr. 64,600 n. W.) für Straßenprämien bis zur Tilgung des Aktienkapitals, nebst 4 Prozent Zins, laut Tagesatzungsbeschluss vom 17. August 1843.

C. Fr. 44,780 (Fr. 63,971. 43 Rp. n. W.) werden bis zum Jahr 1860 vergütet. Mit dem 1. Januar 1860 hört diese jährliche

Vergütung von Fr. 44,780 auf. Dabei bleibt aber dem hohen Stand Graubünden das Recht vorbehalten, seiner Zeit für die Fortdauer dieser sonst erlöschenden Gebühren bei den zuständigen Bundesbehörden einzukommen.

Das Gesuch der Regierung von Graubünden bezieht sich nun einzig auf den fernern Fortbezug dieser letztern Summe. Um aber dasselbe mit der nöthigen Umsicht prüfen zu können, wird eine, wenn auch nur gedrängte Besprechung der bündnerischen Zollverhältnisse nöthig sein.

A.

Der Kanton Graubünden hat eine Menge Zölle oder zollartiger Gebühren bezogen, welche theils zu Gunsten des Staates, theils aber zu Gunsten von Gemeinden, Korporationen und Privaten entrichtet werden mußten. Viele dieser Gefälle sind alt, andere aber wurden seit dem Bestehen des Bundesvertrages vom 7. August 1815 theils mit Bewilligung der Tagsatzung, theils aber ohne deren Wissen eingeführt. Als in der ersten Hälfte der 1840er Jahre das sehr verwickelte und ausgeehrte Zollwesen des Standes Graubünden zu einläßlicher Verhandlung bei der Tagsatzung kam, hatten seine Gesandten manchen harten Strauß zu bestehen und, bei aller Anerkennung der besondern und schwierigen Verhältnisse dieses Kantons, wurde die zu weit getriebene Fiskalität hart mitgenommen, worüber besonders die Abschiede von 1841, 42 und 43 genügende Auskunft geben.

Als im Jahr 1849 in Folge der Vorschriften der neuen Bundesverfassung der Verkauf der Zölle angebeht wurde, bot die Verständigung mit dem Kanton Graubünden große Schwierigkeiten dar, und beinahe schien eine solche unmöglich zu werden. Es ist zu bedauern, daß über die zwischen Hrn. Nationalrath Achilles Bischoff von Basel, als Delegirten des Bundesrathes, und den Abgeordneten von Graubünden gepflogenen Verhandlungen nicht viel mehr als Bruchstücke von Notizen und Berechnungen sich vorfinden und nirgends ein definitives Schlußverzeichnis vorhanden ist, auf welche Basis die im Verkaufvertrag bedungenen Summen festgesetzt worden sind. Die Verhandlungen fanden fast ausschließlich mündlich und auf dem Wege der Transaktion statt. Aus Allem ergibt sich aber, daß die anfängliche Forderung Graubündens viel höher gieng. Da hierüber vorhandene Ziffern nicht übereinstimmen, so folgen wir den Angaben der nationalrätthlichen Kommission, welche in ihrem Berichte vom April 1850 die ursprüngliche Forderung Graubündens auf Fr. 345,288. 68 angibt und darüber bemerkt: Darunter befanden sich aber unter den Titeln „alter Tilgungsfond, neue Verbrauchssteuer und Wirthschaft bei der Tardisbrücke“ Gebühren, die von der Tagsatzung nie genehmigt wurden, für die Summe von Fr. 112,727. 40. Der Abzug dieser Summe wurde zugegeben und darüberhin ein fernerer Abzug für die mit den Zöllen verbundenen Consumogebühren, im Betrag von Fr. 22,567. 28, wovon Fr. 5,717. 17 auf die Holzölle fallen, so daß der Consumoabzug

Fr. 16,844. 11 oder nahe an Rp. 20 per Kopf betrüge. In Folge dieser Abzüge wurde dann die ganze vertragmäßige Summe auf 210,000 Fr. a. W. festgesetzt. Die unter Rubrik A angegebene Summe von Fr. 120,000 war anfänglich um Fr. 10,000 niedriger. Man fand es aber nachträglich noch am Platze, die im Jahr 1824 ohne Bewilligung der Tagsatzung eingeführten, aber 1842 genehmigten Holzausfuhrzölle auch noch loszukaufen, und setzte dafür Fr. 10,000 fest. Diese Fr. 120,000 sind als Aequivalent für Zölle angenommen, welche auf unbegrenzte Zeit bewilligt waren, daher auch die Auszahlung an keinen Endtermin geknüpft wurde. Da diese Summe nicht in Frage liegt, so ist es nicht nöthig, bei diesem Punkte länger zu verweilen.

B.

Die zweite Rubrik des Verkaufsvertrages sichert dem Kanton Graubünden 45,220 Fr. a. W. für Straßenprämien bis zur Tilgung des Aktienkapitals nebst 4% Zins. Im Jahr 1864 wird diese Summe durch Amortisation getilgt sein. Da Graubünden in seinem Memorial bereits auf eine neue dannzumalige Bewilligung zum Fortbezug dieser Summe hindeutet und dieser Punkt mit der jetzt zu lösenden Frage in einigem Zusammenhang steht, so müssen wir nun hier etwas einlässlicher sein.

Als im Jahr 1818 die Regierung des Kantons Graubünden, nach Ueberwindung einer Menge Schwierigkeiten, ernstlich den Straßenbau über den Bernhardin an die Hand zu nehmen beschloß, wurde vorerst mit dem vereinigten Expeditionsrat von Chur ein förmlicher Vertrag geschlossen, wonach diese Häuser, unter solidarischer Verbindlichkeit, die Leistung einer Summe von fl. 300,000 als Beitrag zum entworfenen Straßenbau übernehmen, jedoch unter dem Vorbehalt, nach dessen eingetretener Vollendung aus dem Betrag der dadurch zu erzielenden Frachtminderung 30 fr. von jedem Zentner bei sich selbst zu erheben und zum allmäligen Abtrag jener Summe zu widmen. Diese Vergütung wurde mit dem Namen Straßenprämien belegt. Später wurden an diesem Vertrage mehrfache Abänderungen vorgenommen, und namentlich der Beitrag bis auf fl. 426,000 erhöht. Nachdem Graubünden sich noch von andern Seiten Hilfsmittel verschafft hatte, wurde im Herbst 1818 der Bau wirklich begonnen und Ende Herbstmonat 1821 befand sich der ganze Straßenzug von Chur bis zur tessinischen Gränze in fahrbarem und zwei Jahre später in demjenigen, wenn nicht vollendeten, doch befriedigenden Zustand der technischen Ausführung, dessen ex seiner Anlage und Bestimmung nach überhaupt fähig ist.

Gleichzeitig mit diesem Straßenbau reifte, als unmittelbare Folge davon, auch die Fahrbarmachung des Splügenerpasses. Nachdem auch hier mit großer Ausdauer die mannigfaltigen Hindernisse beseitigt waren, befand sich diese Straße im Jahr 1824 in fahrbarem Zustande.

Dieser Straßenzug über die bündnerischen Pässe, nach Italien, welchem man in seinen beiden Verzweigungen gemeiniglich mit dem Namen der untern Straße bezeichnet, war aber noch nicht der Schlußstein des

großen projektirten Straßennetzes über die östlichen Schweizeralpen. Es wurde die sog. obere Straße von Chur über Stalla, bis an die lombardische Gränze bei dem letzten bündnerischen Dorfe Castasegna, über die Gebirgsrücken des Julier und Maloja, in einer Gesammtlänge von ungefähr 23 Stunden in Angriff genommen und in einzelnen Parzellen vom Jahr 1822 bis 1841 in Ausführung gebracht.

Um auch die durch diesen köstlichen Straßenbau verursachten Kosten aufzubringen, mußten außerordentliche Hilfsmittel aufgesucht werden, die wir hier nur in so weit in Betracht zu ziehen haben, als es zollartige Befälle betrifft. Das erste bestand in der Anweisung der sogenannten Straßenkreuzer, einer, wie behauptet wird, schon sehr alten Abgabe von 3 Kreuzern vom Zentner, bestimmt zu Verbesserungen im Straßenbau. Der Ertrag dieser Abgabe, von beiden Straßen zusammen genommen, hat der Große Rath von Graubünden durch verschiedene Beschlüsse seit dem Jahr 1818 als Beitrag zum Bau der obern Straße gewidmet, aber schließlich im Jahr 1838 erklärt, daß der Bezug mit 1843 unwiderruflich und für immer erlöschen soll.

Die zweite Hilfsquelle für den Bau der gedachten obern Straße bestand in der Ausdehnung der Straße nprämien anstatt auf den bisher davon ausgenommenen Verkehr derselben, worüber mit der Aktiengesellschaft, unter Zustimmung des Expeditionstandes, Anno 1835 eine neue Uebereinkunft abgeschlossen wurde. Vermöge dieses Vertrages wurde der Betrag der Prämien von 30 fr. auf 25 fr. per Zentner heruntergesetzt; deren Bezug aber für beide Straßen in gleichem Sinne und Maß angeordnet und dem Kanton ein Antheil von zwei Fünftheilen des Ertrags, unter Vorbehalt der übrigen drei Fünftheile für die Gesellschaft, als Beitrag an die Straßenbaukosten überlassen.

Als im Jahr 1841 die Angelegenheit dieser Straßenprämien und Straßenkreuzer zum ersten Male in der Tagsatzung zur einläßlichen Behandlung kam, war man überrascht, daß neben den über die obere und untere Straße bewilligten Weggeldern, und entgegen einer 1820 von der Gesandtschaft des Standes Graubünden zu Protokoll gegebenen Erklärung, noch eine solche Auflage zum Vorschein kam, welche ohne Bewilligung und zudem nur auf transitirenden Gütern erhoben wurde. Es ward jedoch in den Tagsatzungen der Jahre 1841 und 1842 der Bezug dieser Straßenprämien im Verhältniß zu 25 fr. von denjenigen Kaufmannswaaren, welche durch den Kanton Graubünden transitiren, in Uebereinstimmung mit den dießfalls mit einer Aktiengesellschaft bestehenden Verkommnissen zugegeben. Die Dauer dieses Bezugs und die Bedingungen, unter welchen derselbe bestehen dürfe, wurde dem definitiven Beschluß einer nächstjährigen Tagsatzung vorbehalten. Vor dem Zusammentritt der Tagsatzung im Jahr 1843 theilte die Regierung des Standes Graubünden mit, daß sie mit der in Betreff des Straßenbaues über den Bernhardin bestehenden Aktiengesellschaft über Ablösung des Aktienkapitals durch den Kanton ein noch der Ratifikation des Großen Rathes bedürftendes Einverständnis ab-

geschlossen habe, gemäß welchem der Kanton gegen Ueberlassung des der Aktiengesellschaft noch zustehenden Prämienanteils von 15 fr. mit dem 1. Januar 1843 das Aktienkapital in dem konvenirten Betrage von je fl. 2000 für eine jede der bestehenden 125 Aktien als Selbstschuldner übernehmen und dann mit Verzinsung zu 4 % in bestimmten Abkündungsfristen abzahlen würde. Durch die Herabsetzung des bisherigen hohen Zinsfußes von 6 % auf 4 % war daher eine beförderliche Tilgung des Kapitals in Aussicht gestellt und das Ende dieses außerordentlichen Bezuges in nähere Zukunft gerückt. Dagegen wollte der eidg. Zollexpertenkommission nicht einleuchten, wie die allmätige Tilgung des ganzen Aktienkapitals, in Abweichung von der ursprünglichen Bestimmung, nur vermittelt der Verwendung von $\frac{3}{5}$ des Prämienbetrages statthaben und die andern $\frac{2}{5}$ — 10 fr. der Staatskasse ferner zufallen sollten, und stellte deswegen den Antrag, daß der ganze Betrag der Prämien zur Bezahlung der Aktieninteressen und allmätiger Tilgung des Kapitals verwendet und daß alle vier Jahre über diese Verwendung Rechnung abgelegt werde. Die Tagsatzung ist jedoch dieser Ansicht nicht ganz beigetreten und hat, wahrscheinlich in Berücksichtigung jenes Verhältnisses eines Aktienvertrages mit Privaten und in Würdigung der besondern Verhältnisse des Kantons Graubünden nach dem eventuellen Antrage, dieser Transitzollgebühr mit folgender Schlußnahme ihre Sanction erteilt:

„Auf den Fall der Ueberlassung des Prämienanteils von 15 fr. „durch die Aktiengesellschaft und der Herabsetzung des Zinsfußes von 6 % „auf 4 % ist dem Kanton Graubünden der Fortbezug der Prämien von „25 fr. vom Zentner transitirender Kaufmannswaare unter der Verpflichtung zur Rechnungsablage an die Tagsatzung von 4 zu 4 Jahren und „mit den Bestimmungen gestattet:

a) daß der Bezug jedenfalls mit Ablauf der durch die Uebereinkunft „vom 15. April 1818 stipulirten 50 Jahre, vom 1. Heumonats 1824 an „gerechnet, somit am 1. Heumonats 1874, aufhören soll und

„b) daß derselbe noch innert dieser Frist alsobald seine Endschafft zu „erreichen habe, als das von dem Staate als Selbstschuldner zu über- „nehmende Aktienkapital in dem konvenirten Betrage von fl. 330,000 mit „Verzinsung zu 4 % durch dießfällige Verwendung jenes Betrages von „15 Kreuzern getilgt sein wird.“

Bei diesem Stand der Sache ward der Zollausschaffvertrag mit Graubünden abgeschlossen und bisanhin regelmäßig für Tilgung des Aktienkapitals der Straßenprämien die Summe von 45,220 Fr. a. W. abgetragen, von welcher Summe Graubünden jährlich $\frac{3}{5}$ zur Amortisation verwendete, welche im Jahre 1864 eintritt. Dannzumal wird Graubünden auch aufhören, die andern $\frac{2}{5}$ zu beziehen, so daß die ganze Summe von Fr. 45,220 zu Gunsten der eidgenössischen Kasse wegfällt.

C.

Wir kommen nun zur dritten Abtheilung der im Postkaufvertrag mit 44,780 Fr. a. W. oder 63,971 Fr. 43 Rp. n. W. angegebenen Summe, welche mit Ende 1859 erlischt, wofern die Bundesversammlung nicht deren fernern Bezug neuerdings gestattet.

Wenn die Regierung von Graubünden in ihrem Memorial sagt, es sei im Vertrage nicht ausdrücklich gesagt, für welche bis zur Zollaustlösung bezogenen Gebühren der in Rede stehende Betrag als Aequivalent bezahlt werde, so ist dieses allerdings richtig. Indessen kann man aus den vorhandenen Akten mit Zuverlässigkeit herausfinden, für welche Zölle diese Summe als Aequivalent gegeben wurde. Es betrifft dieses nämlich die von der Tagsatzung auf eine beschränkte Zeit bewilligten Weggelder auf der obern und untern Straße und auf einigen Nebenstraßen. Die maßgebenden Beschlüsse der Tagsatzung sind folgende:

Am 2. August 1839 erließ die Tagsatzung folgende Schlußnahme: „Es wird dem Stand Graubünden unter dem Vorbehalt einer allgemeinen Zollrevision, auf die Dauer von zehn Jahren, ein Weggeld für die sogenannte obere Straße von Chur bis Silvaplana gemäß dem nachstehenden Tarif für jede Wegstunde bewilligt. Dabei wird jedoch ausdrücklich ausbedungen, daß die früher längs dieser Straße erhobenen Gefälle in Zukunft aufhören und daß der Bezug des bevorstehenden Weggeldes nicht eher beginne, als bis sowol die Neubauten als die wesentlichen Korrekturen im Sinne des im Jahr 1833 dießfalls den Bundesbehörden vorgelegten eidg. Expertenbeschlusses vollendet sein werden.“

Ein ähnlicher Tagsatzungsbeschuß vom 31. Juli 1840 betrifft die untere Straße und lautet: „Die eidg. Tagsatzung bewilligt dem Kanton Graubünden für die Dauer von zehn Jahren (1841–1850), unter dem Vorbehalt der allgemeinen Zollrevision, auf der Straße von Chur über den Splügen bis zur lombardischen Grenze und auf der Straße von Chur über den Bernhardin bis zur Grenze des Kantons Tessin ein Weggeld nach folgendem Tarif.“

Als in den Jahren 1842 und 1843 das gesammte Zollwesen des Kantons Graubünden einer Durchsicht unterworfen und eine Reihe von Beschlüssen gefaßt wurde, durch welche eine beträchtliche Anzahl von Zoll-, Weg- und Brückengeldbezügen diesem Kanton bestätigt oder bewilligt worden sind, faßte die Tagsatzung am 8. August 1842 in Beziehung auf die untere und obere Straße folgenden Beschuß:

„Bis zum Jahr 1850 wird dem Kanton Graubünden bestätigt der nachfolgende Tarif eines Weggeldes einerseits auf der sog. untern Straße von Chur bis zur lombardischen Grenze auf dem Splügen und bis zur Tessinergrenze über den Bernhardin, und anderseits auf der sog. obern Straße von Chur über den Julier bis Castasegna.“

Wie aus diesen Beschlüssen ersichtlich ist, so würde mit dem Jahr 1850 das Weggeld auf den beiden großen Handelsstraßen seine Endschafft erreicht haben.

Auf ähnliche Weise waren folgende Gefälle auf Nebenstraßen nur auf begrenzte Zeit bewilligt:

- a) Weggeld über den Panixerberg, laut Tagfatzungsbeschuß vom 2. August 1839, auf zehn Jahre;
- b) Brückengeld über das Versamertobel und über die Brücke bei Rothbrunnen, laut Tagfatzungsbeschuß vom 16. August 1841, für die Dauer von 1842—1852;
- c) Weggelder über den Bergüner-Stein und auf der neuen Straße von Reichenau bis Planz, laut Tagfatzungsbeschuß vom 30. Juli 1846, für die Jahre 1847 bis und mit 1856.
- d) Weggeld über die Straße bei der Schloßbrücke im Prättigau, laut Tagfatzungsbeschuß vom 25. Juli 1848, auf zehn Jahre.

Während die Einnahmen des fünfjährigen Durchschnittsertrages auf der obern und untern Straße laut dem aufgestellten Tableau 44,096 Fr. a. W. betragen, so erreichten die zuletzt angeführten Weg- und Brückengelder nur die Summe von 1546 Fr. a. W., zusammen also Fr. 45,642. In diesen Verhältnissen und Zahlen ist die Basis der nur bis zum Jahr 1860 bewilligten 44,780 Fr. a. W. zu suchen, welche Summe offenbar in Folge stätigehabter Transaktionen angenommen wurde. Wenn schon die oben erwähnte Beseitigung der von Graubünden in Berechnung gebrachten, aber von der Tagfatzung nie bewilligten Zollgebühren und der Abzug für die von jeher bestrittenen, in den Zöllen liegenden Consumtoegebühren (nicht von geistigen Getränken, denn diese sind Graubünden geblieben) bei den Loskaufverhandlungen vielfachen Anstand fanden, so schien jede Aussicht auf ein Zustandekommen zu scheitern, als von der vor der Thüre stehenden Erlöschung der Weggelder auf der obern und untern Straße die Rede war. Man scheint verschiedene Auskunftsmitel versucht zu haben, bis man nach beidseitigem Entgegenkommen endlich zu dem genannten Resultate gelangte. Nach einem bei den Akten liegenden Entwurf beabsichtigte man zuerst die unter B und C ausgeführten Summen von 45,220 Fr. und 44,780 Fr. = 90,000 Fr. a. W. in einen Posten zusammen zu fassen und diese ganze Summe dann nur bis zum Jahr 1860 zu bewilligen, immerhin aber auch mit der Klausel, daß Graubünden dannzumal für fernern Fortbezug dieser ganzen Summe bei den Bundesbehörden einkommen könne. Dieser Entwurf hat aber nicht befriedigt; beide Posten wurden getrennt, und die unter B für Straßenprämien genannte Summe von 45,220 Fr. a. W. (Graubünden hatte 45,224 Fr. in Rechnung gebracht) bis zur Tilgung des Aktienkapitals zum Fortbezug bewilligt, während die für die dem Erlöschen nahe stehenden Weggeldberechtigungen ausgeworfene Summe, beschränkt bis zum Jahr 1860, angenommen wurde. Aus dem ursprünglichen Projekt erklärt sich auch,

warum man statt Fr. 45,642 nur Fr. 44,780 ansetzte, indem diese Summe gerade dazu diente, den projektirten Posten von Fr. 90,000 auszurunden.

Das sind die Beleuchtungen, welche wir über den Loskaufvertrag mit Graubünden glaubten vorausschicken zu müssen. Die mit Prüfung dieses Uebereinkommens niedergesetzte nationalrätliche Kommission sagt in ihrem Bericht vom April 1850 über dieses Uebereinkommen: „Endlich ergab sich doch ein Abschluß, und zwar, wie wir glauben, ein solcher, der für beide kontrahirenden Theile befriedigend genannt werden kann. Durch die Vertragssumme ist Bünden für alle seine Zölle entschädigt, selbst für jene auf kleinern Nebenwegen gegen die Alpen und einzelne Ortsschaften. Die Auslösung dieser Nebenwege bot zwar wenig unmittelbares eidgenössisches Interesse, aber wir freuen uns derselben, weil sie wohlthätig für das Innere des Landes und zu Gunsten jener Bergdörfer wirkt, die von der Verbindung mit andern Menschen beinahe getrennt sind. Auch ist der Betrag derselben nicht bedeutend, und ihre Auslösung hat dazu beigetragen, daß Bünden in die berührten bedeutsamen Abzüge geneigter eingewilligt hat.“

Sehen wir nun zur Begutachtung der Frage über, ob der fernere Bezug der in Frage stehenden Summe auf längere oder kürzere Zeit an Graubünden wieder zu gestatten sei, so müssen wir diese Frage unbedingt verneinen. Wir stützen uns hiebei auf folgende Betrachtungen:

Vorab geht aus einer sorgfältigen Prüfung der Zollakten und der Abschiede unzweideutig hervor, daß Graubünden sich an zollartigen Gefällen hinlänglich selbst bedacht hat; in den verschiedenen kumulirten Gebühren und den dahेरigen Ansätzen liegen hinlängliche Beweise für diese Behauptung vor. Ferner ist nicht außer Acht zu lassen, daß die Tagsatzung in reichlichem Maße Zollbewilligungen ausgesprochen hat, und zwar mehrmals für solche Zölle, welche ohne Kenntnißgabe an dieselbe eingeführt und lange Jahre auf unstatthafte Weise bezogen wurden. Dessen ungeachtet kamen bei dem Loskauf noch Gefälle in bedeutendem Betrag zum Vorschein, zu deren Bezug Graubünden nicht berechtigt war. Wenn man zu diesen Umständen noch die Thatsache hinzufügt, daß auch beim Loskauf noch eine Summe von 44,780 Fr. a. W. bis zum Jahr 1860 bewilligt wurde für Zölle, von welcher weitaus der größte Theil schon mit dem Jahr 1850 erloschen war, so wird man die Behauptung nicht abweisen können, daß Graubünden schon durch die Tagsatzung und dann wieder durch die jetzigen Bundesbehörden auf sehr rücksichtsvolle Weise bedacht worden ist. Uebrigens fällt noch ein anderer Umstand in die Waagschale. In gleichen Verhältnissen wie Graubünden befinden sich noch andere Kantone, bei denen in den nächsten Jahren ein bestimmter Theil der

Zollentschädigung wegfallen wird, entweder in Folge eingetretener Amortisation eines bestimmten Baukapitals oder weil die Zeitfrist zu Ende geht, bis zu welcher alljährlich eine gewisse Summe von der Eidgenossenschaft zu bezahlen übernommen wurde. Würde man aber gegenüber dem Kanton Graubünden einen Vorgang hinstellen, so könnten mit gleichem Rechte die betreffenden Kantone eine ähnliche Berücksichtigung fordern. Solche Konsequenzen konnte und wollte man aber bei den Loskaufverträgen nicht schaffen.

Wenn wir daher ganz entschieden auf Nichtentsprechung antragen, so möchten wir doch die Regierung von Graubünden nicht einfach abweisen. Auf dem Standpunkt der Billigkeit und der Rücksichten darf dieser Kanton vor die eidgenössischen Räthe treten und ein Gesuch um Beachtung seiner außergewöhnlichen Stellung anbringen. Die geographische Lage, die Bodenbeschaffenheit und die große Ausdehnung dieses Alpenlandes verlangten mehr als gewöhnliche Anstrengung, um die einzelnen Theile desselben zu verbinden und die großen Commercialstraßen zu erstellen und zu unterhalten. Wenn man noch die Schwierigkeiten hinzurechnet, welche die politische Organisation, die Verschiedenheit der Volksstämme und die schwachen finanziellen Hilfsmittel mit sich bringen, so muß man den mit Erfolg gekrönten Anstrengungen der graubündnerischen Behörden volle Anerkennung zu Theil werden lassen. So harte Anfeindungen das Benehmen dieses Kantons in Zollsachen zur Zeit der Tagsatzung zu besetzen hatte, so ließ man doch der administrativen Kraft, Thätigkeit und Gewandtheit seiner Regierung Gerechtigkeit widerfahren und mußte sich gestehen, daß nur mit Umgehung der Tagsatzung und in schleuniger Benutzung der vielen im Jahre 1818 zusammengetroffenen Umstände die großen Straßenbauten begonnen und ausgeführt werden konnten. Einige Zahlen werden diese Behauptung rechtfertigen.

Nach den Angaben der Regierung von Graubünden wurde für den Bau der untern Straße in beiden Richtungen ohne die anderwärtigen Beiträge, vom Kanton allein in den Jahren 1818—1824 verausgabt

Fr. 3,027,350

Hiezu kommen noch die Leistungen der Gemeinden an Holzlieferungen und Expropriationen

„ 200,000

Fr. 3,227,350

Für den Bau der obern Straße wurden bis zum Vollendungsjahr 1841 vom Kanton und von Gemeinden Fr. 1,184,223 verausgabt. Hiezu kommen noch die großen Unterhaltungskosten dieser für den Verkehr so wichtigen Straßenzüge, welche, abgesehen von frühern Jahren, seit dem Jahr 1850 in einer Durchschnittsberechnung jährlich auf Fr. 147,000 zu stehen kommen.

In jüngerer Zeit wändte die Regierung von Graubünden ihr Augenmerk auf eine bessere Verbindung der zahlreichen, nach allen Richtungen sich verzweigenden Seitenthäler. Im Jahr 1839 votirte der Große Rath eine jährliche Summe von 102,000 Fr. n. W. für Erstellung von Verbindungsstraßen, an welchem Betrage die Prättigäuer, die Oberländer und die Unterengadiner über den Bernina vorläufig zu partizipiren hatten. Später wurde zwar diese Summe während mehreren Jahren auf die Hälfte reduzirt, soll aber seit 1854 wieder beinahe ganz verwendet werden, während weitere Fr. 20,000 jährlich für den Straßenbau in den Seitenthälern ausgeworfen sind. Gegenwärtig, so behauptet das Memorial der Regierung von Graubünden, trägt man sich mit dem Gedanken, das projektirte Straßennetz durch kumulirte Anstrengungen zu erstellen und demselben eine noch umfassendere Ausdehnung zu geben. Soll aber dieses Projekt verwirklicht werden, so dürfte dieses die Kräfte Graubündens übersteigen, wenn ihm jetzt die Fr. 44,780 und in den nächsten Jahren die weitem Fr. 45,220 entzogen werden, was einen jährlichen Ausfall von 90,000 alten Franken machen würde. Es fragt sich aber nur, ob an der Erstellung eines solchen Straßennetzes die Eidgenossenschaft oder ein großer Theil derselben Interesse habe; nur in diesem Fall kann nach Art. 21 der Bundesverfassung eine Unterstützung von Seite der Bundesbehörden gewährt werden. Diese Frage kann dermalen noch nicht beantwortet werden, da nähere Aufschlüsse über das projektirte Straßennetz nicht vorliegen. Man weiß zwar aus der Kriegsgeschichte wol, daß die graubündnerischen Berggrüben und Thäler schon öfter zum Kriegsschauplatz dienen mußten; man kann nicht verkennen, welche strategische Bedeutung eine gute Straße über die Oberalp nach dem Urserenthal, und eine solche in das Unterengadin über den Flüele-Paß oder über den Albulu haben würde; es kann im Allgemeinen niemandem entgehen, daß der Kanton Graubünden am östlichsten Flügel der Schweiz und an der Gränze von zwei großen Staaten mit seiner Ausgedehntheit und zerrissenen Bodenbeschaffenheit in militärischer Beziehung für unser Vaterland von großer Wichtigkeit ist. Wir wollten bloß diese Andeutungen machen, ohne schon dermalen weiter darauf einzutreten, da weder ein Gesuch um Unterstützung für solche Ausführungen vorliegt, noch die Sache überhaupt die nöthige Reife hat.

Bei diesem Anlaß müssen wir übrigens noch bemerken, daß auch das bekannte, den Verkehr hemmende Verhältniß wegen der sog. Portensrechte seine entsprechende, bundesgemäße Milderledigung auf die eine oder andere Art finden muß.

Wir erlauben uns, Ihnen folgende Anträge vorzulegen:

- 1) In das Gesuch der Regierung von Graubünden um fernern Fortbezug der im Loskaufvertrag mit diesem Kanton unter Rubrik C angeführten 44,780 Fr. a. W. oder 63,971 Fr. 43 Rp. n. W. sei nicht einzutreten;

- 2) dagegen wolle die hohe Bundesversammlung schon dormalen ihre Geneigtheit aussprechen, dem Kanton Graubünden einen angemessenen Beitrag an das projektierte Straßennetz zu veranlassen, sofern dasselbe in strategischer Hinsicht für die Schweiz von Wichtigkeit sein wird.

Bern, den 22. Dezember 1859.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident: **Stämpfli.**
Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Chiesi.**

Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

(Vom 26. Dezember 1859.)

Mit Notifikation vom 16. dieß akkreditirte S. M. die Königin von Großbritannien und Irland ihren bisherigen bevollmächtigten Minister bei der Schweiz. Eidgenossenschaft, Herrn Edward Alfred John Harris, Capitän der k. Marine, als ihren nunmehrigen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in der Schweiz.

Der Bundesrath hat dem durch kaiserliches Dekret vom 14. November abhin zum Vizekonsul in der Schweiz, mit Residenz in Genf, an die Stelle des Hrn. Denvoy ernannten Herrn Martial Chevalier, bish. Kanzler der kais. französischen Gesandtschaft in Turin, das Exequatur in der gedachten Eigenschaft erteilt.

Das Schweiz. Post- und Baudepartement ist vom Bundesrath ermächtigt worden, die bestandene Postverbindung zwischen Schaffhausen

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Zollentschädigung an Graubünden. (Vom 22. Dezember 1859.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1859
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	63
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1859
Date	
Data	
Seite	652-662
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 949

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.