

Schweizerisches Bundesblatt.

XVI. Jahrgang. III.

Nr. 53.

10. Dezember 1864.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Zollentschädigungen an die Kantone Graubünden und Uri.

(Vom 30. November 1864.)

Gesuch der Kantone Graubünden und Uri vom 19. Februar und 31. Mai 1864.

Mit Zuschrift vom 19. Februar l. J. ersuchte uns der Kleine Rath des Kantons Graubünden um unsere Verwendung bei der h. Bundesversammlung zu Gunsten eines Begehrens um Fortbezug einer, nach Maßgabe von Art. 2, Litt. b des Zollausschließungsvertrages, im Jahr 1864 verfallenden Vergütungssumme von jährlich Fr. 45,220 a. W. oder Fr. 64,600 n. W.

Am 31. Mai kam auch die Regierung von Uri mit einem Gesuche um Bewilligung zum Fortbezug für weitere zehn Jahre einer, laut Art. 3, Litt. c des Zollausschließungsvertrages vom Jahr 1849, mit diesem Jahr erlöschenden Zollentschädigungssumme von Fr. 15,000 a. W. oder Fr. 21,428. 57 n. W. ein.

Bundesrätthlicher Beschluß vom 10. Juni 1864 bezüglich
der vorerwähnten Gesuche der Regierungen
Graubünden und Uri.

Von allen Kantonen der Eidgenossenschaft sind Graubünden und Uri die einzigen, welchen durch die Zollausschließungsverträge vom Jahr 1849 gewisse Summen nur auf bestimmte Zeit bewilligt wurden.

Auf diesen Umstand hinweisend, sprach sich im Jahr 1860 bei Anlaß eines ähnlichen Begehrens des Kantons Graubünden die mit der Berichterstattung beauftragte ständeräthliche Kommission dahin aus, es sollte der Bundesrath gelegentlich darauf ausgehen, dieses Verhältniß ebenfalls definitiv zu bereinigen; und es waren anfänglich verschiedene Ansichten darüber, ob man den Bundesrath vorgängig zu der weiteren Erneuerung, oder ob man ihn einladen solle, schon bei jener Gelegenheit mit dem Stand Graubünden über eine auf unbeschränkte Zeit zu bewilligende Ablösungssumme zu unterhandeln. Nach vielfachen Beratungen entschied sich die Kommission indessen zuletzt für eine einstweilige Erneuerung für zehn Jahre, wie solche auch bei der Tagsatzung üblich war, ohne derzeitige weitere Unterhandlungen zu fordern. Es schien nämlich der Kommission, der passendere Moment zur Unterhandlung werde der sein, wo Graubünden für Entwicklung seines Straßennetzes weitere Begehren an den Bund stellen werde, wie solche schon vorläufig angekündigt waren. Dannzumal werde es passend sein, alle die schwebenden Differenzen zu bereinigen und auf eine feste Norm zurückzuführen, so wie auch die analogen Verhältnisse mit dem h. Stände Uri in ähnlicher Art zu bereinigen.

Die Kommission glaubte unter solchen Umständen keine weiteren Aufträge an den Bundesrath beantragen zu sollen, wohl aber hielt sie es für angemessen, in ihrem Berichte den Bundesrath darauf aufmerksam zu machen, daß es wünschbar sein dürfte, wenn er bei einer passenden künftigen Gelegenheit ein Verhältniß definitiv lösen würde, das nur Stoff zu unangenehmen Verwicklungen in sich enthält. (Bundesbatt 1860, I, 330.)

In Uebereinstimmung mit den Ansichten, welcher die damalige ständeräthliche Kommission bei jenem Anlaß in obenerwähnter Weise Ausdruck gegeben, und von der Wünschbarkeit der definitiven Vereinigung dieses ausnahmsweisen Verhältnisses überzeugt, beschloffen wir unterm 10. Juni l. J., den durch das gleichzeitige Erneuerungsgesuch dieser beiden Kantone gebotenen Anlaß nicht vorbeigehen zu lassen, ohne es zu versuchen, eine Vereinbarung mit denselben in dem oben angedeuteten Sinne zu Stande zu bringen.

Zu diesem Beschluß fühlten wir uns um so eher bewogen, als das vorerwähnte Begehren des Kantons Graubünden um einen vom Bund zu leistenden Beitrag an sein Straßennetz, sowie auch ein Begehren des Kantons Uri um einen Beitrag an den Bau der Ager-, Oberalp- und Furkastraße, datirt vom 22. Dezember 1861, beide im Jahr 1862 vor die eidg. Räte gebracht und erledigt wurden, ohne daß der Anlaß benutzt worden wäre, um das Verhältniß der fraglichen Loskaufentschädigung definitiv zu bereinigen, und als sonst voraussichtlich schon in sechs Jahren Graubünden, bei Anlaß der mit 1870 neuerdings erlöschenden Auslöschungssumme von Fr. 63,971. 43 sicher wieder um deren Fortbezug eingekommen wäre.

Wir beauftragten daher den Vorsteher unser^s Handels- und Zolldepartement unterm 10. Juni a. e., mit den Regierungen der Kantone Graubünden und Uri in Unterhandlungen zu treten, um unter bester Wahrung der eidgenössischen Interessen für beide Kantone feste und bleibende Zollausslösungssummen an die Stelle der nur bedingt und auf bestimmte Zeit bewilligten zu vereinbaren.

Nachdem wir die betreffenden Kantone von diesem Beschlusse in Kenntniß gesetzt und eingeladen hatten, ihre Abgeordneten, sowie auch den Zeitpunkt der Unterhandlungen zu bestimmen, erklärten sich beide bereit, zu einer Vereinbarung, wie die vorgeschlagene, Hand zu bieten, und bezeichneten für die bezüglichen Unterhandlungen:

Der Kanton Graubünden: Hrn. Ständerath P. C. Planta und
 " " " " R. Peterelli,
 und dann später den Präsidenten der Regierung: Hrn. F. Wassalt.

Der Kanton Uri: Hrn. Landesstatthalter Jos. Arnold,
 " Landeshauptmann Jost Muheim und
 " Landschreiber J. A. Gistler.

Die Unterhandlungen mit Graubünden fanden in Bern statt und dauerten vom 12. Juli bis zum 24. August, an welchem Tage eine Vereinbarung im gewünschten Sinne zu Stande kam. Diejenigen mit Uri begannen am 16. August ebenfalls in Bern, wurden aber später schriftlich fortgeführt und dann am 28. November in Bern mündlich wieder aufgenommen und zu einem definitiven Abschluß gebracht.

I. Graubünden.

- 1) Loßkaufvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden vom 28. November 1849.

Laut Uebereinkunft vom 28. November 1849 wurden dem h. Stände Graubünden für den Loßkauf seiner Zölle, Weg- und Brückengelder, sowie aller anderweitigen, derartigen Gebühren, vom Bunde folgende Summen zugestanden. Es lautet der Art. 2:

- a. L. 110,000 alljährlich auf unbeschränkte Zeit.
 b. " 45,220 jährlich bis zur Tilgung des Aktienkapitals nebst 4% Zins laut Tagesungsbeschuß vom 17. August 1843.
 c. " 44,780 jährlich bis zum Jahr 1860. Mit dem 1. Januar 1860 hört diese jährliche Vergütung von L. 44,780 auf. Dabei bleibt aber dem h. Stand Graubünden das Recht vorbehalten, seiner Zeit für die Fortdauer dieser sonst erlöschenden Gebühren bei den zuständigen Bundesbehörden einzukommen.

- d. Die Bezahlung dieser Entschädigungen wird nach Vorschrift des Art. 35 der Bundesverfassung eingestellt, wenn der h. Stand Graubünden die Straßen, Brücken u. s. w. nicht in gehörigem Stand erhält.

2) Die verschiedenen Punkte der Entschädigungssummen.

- a. Die Entschädigung sub Litt. a von ursprünglich £. 110,000 wurde später in Folge des nachträglichen Loskaufs des Ausfuhrzolles auf Holz, Kohlen u. s. w. auf £. 120,000 oder Fr. 171,428. 57 n. W. erhöht und fährt fort, als Loskaufentschädigung für die, Graubünden auf unbeschränkte Zeit gebührenden Zölle alljährlich auf unbeschränkte Zeit ausbezahlt zu werden.
- b. Die unter Litt. b aufgeführte, dieses Jahr erlöschende, jährliche Summe von £. 45,220 oder Fr. 64,600 n. W. wurde s. Z. dem Kanton Graubünden zum Zwecke der Tilgung eines Kapitals zugesprochen, welches bei Anlaß der Anhandnahme seiner Straßebauten eine Aktiengesellschaft der Regierung vorgeschossen hatte und deren Verzinsung bis zum Jahr 1849 aus dem Ertrag der sog. Straßenprämie bestritten wurde.
- c. Die unter Litt. c zugestandene und am 1. Januar 1860 verfallene Jahressumme von £. 44,780 oder Fr. 63,971., 43 n. W., um deren Fortbezug die Regierung seiner Zeit eingekommen war, wurde dem Kanton Graubünden für den Loskauf der Weggelder auf der sog. obern und auch der untern Straße zugestanden, und deren Fortbezug ihm im Jahr 1860 in Gewährung seines Erneuerungsgesuches für weitere zehn Jahre gestattet.

3. Entstehung der sub Litt. b und c losgekauften Zölle.

Es war in den Jahren 1817 und 1818, als der Kanton Graubünden die Beschlüsse faßte, den damals nur für Saumpferde gangbaren Weg von Chur bis Bellinzona und vom Dorfe Splügen bis an die lombardische Gränze in eine Heerstraße umzuwandeln. Ohne eigenes Staatsvermögen und bei unzulänglichen Einkünften konnte indessen nicht daran gedacht werden, ein so außerordentliches Werk ohne fremde Beihilfe auszuführen, und man war daher darauf angewiesen, sich diese auf dem Wege der Unterhandlungen mit auswärtigen, an dem projektirten Straßenbau direkt oder indirekt interessirten Staaten zu verschaffen.

Dieses gelang nach Ueberwindung mehrfacher Schwierigkeiten durch Abschluß von Verträgen mit der k. sardinischen und der k. k. lombardischen Regierung, sowie auch mit den, von der Straße berührten Gemeinden und mit dem Speditionsstand in Chur (unter welcher Benennung die damaligen Speditionshäuser in Chur eine geschlossene Korporation bildeten).

Laut diesen Verträgen verpflichteten sich:

- 1) Die beiden genannten italienischen Regierungen zu ansehnlichen Geldbeiträgen an diesen Straßenbau; die sardinische Regierung für die Strecke von Chur bis Bellinzona, und die lombardische vom Dorfe Splügen bis auf die Höhe des Splügenpasses.
- 2) Die Straßengemeinden zu einer Beisteuer von fl. 50,000 oder Fr. 85,000 n. W. an die Expropriationskosten für Privatgüter und zu unentgeltlicher Ueberlassung des Allmendbodens und überhaupt alles zum Straßenbau erforderlichen Rohmaterials.
- 3) Der Expeditionstand in Chur zu einem Geldvorschuß im Betrage von fl. 300,000 oder Fr. 510,000 n. W. (Dieser mit dem Expeditionstand von Chur vereinbarte Vertrag wurde von dieser Korporation gleich von vornherein mit Rechten und Pflichten auf eine Aktiengesellschaft übertragen. Mit dieser wurde dann später eine Uebereinkunft getroffen, laut welcher der Vorschuß von fl. 300,000 um fl. 126,000 erhöht wurde, so daß das Aktienkapital fl. 426,000 oder Fr. 724,200 n. W. betrug.)

Als diese Uebereinkünfte getroffen waren, wurde der Bau dieser Straßen im Jahr 1818 in Angriff genommen und erreichte, nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten, seine Vollendung im Jahr 1823. Ein Jahr nachher war auch die Splügenstraße in fahrbarem Zustande, und bald darauf wurde auch der Bau der sog. obern Straße von Chur über den Julier und Maloja nach Castasegna an der lombardischen Gränze begonnen; sie gelangte aber lange Zeit nicht in fahrbaren Zustand. Erst als im Jahr 1834 die Straße Chur-San Vittore und Splügen-lombardische Gränze, durch ein großartiges Naturereigniß auf lange Strecken zerstört und auf Monate hinaus unfahrbar gemacht wurde, und der Transitverkehr wegen Unzulänglichkeit der obern Straße ins Stoken gerieth, da machte sich die Ansicht geltend, daß zur Verhütung solcher Uebelstände diese Letztere sofort in ihrer ganzen Länge in eine Heerstraße umgewandelt werden müsse. Nun handelte es sich wiederum, für diesen kostspieligen, 21 ½ Stunden langen Straßenbau die Mittel aufzubringen. Die bisherigen Hilfsquellen waren versiegt, und es blieb nichts übrig, als die Kosten aus Staatsmitteln zu bestreiten.

Noch in demselben Jahr wurde dann die Herstellung der Straße von Chur über die Lenzerhaide, den Julier und Maloja nach Castasegna ernstlich zur Hand genommen, und gelangte, nachdem auch hier mit der größten Ausdauer die mannigfaltigen Hindernisse beseitigt waren, im Jahr 1841 zu ihrer Vollendung.

4. Verwendete Summen.

Nach den Angaben Graubündens wurden auf diese Bauten verwendet:

Für die untere Straße
(Chur bis Splügenpaßhöhe und Tessinergränze)

nebst dem Beitrag der piemontesischen Regierung von	Fr. 367,270. —
„ „ „ „ lombardischen „ „	„ 216,772. 70
„ „ „ „ des Tessiner Handelsstandes	„ 20,716. 60
„ „ „ „ der Aktiengesellschaft	„ 724,200. —
„ „ „ „ Straßengemeinden	„ 85,000. —
	Fr. 1,413,959. 30
Aus Staatsmitteln in runder Summe . . .	Fr. 560,000. —
Wiederherstellung der durch das Hochwasser im Jahr 1834 zerstörten Strecken	„ 570,000. —
	Fr. 1,130,000. —

Für die obere Straße
(Chur über den Julier und Maloja bis nach Casta-
segna)

außer den von den Gemeinden/getragenen Expropria- tionskosten im Betrag von Fr. 158,464. 05 aus Staatsmitteln in runder Summe . . .	Fr. 1,070,000. —
also für beide Straßen zusammen aus Staatsmitteln	Fr. 2,200,000. —

5) Straßenkreuzer und Straßenprämien, Weggelder und
Gränzzölle.

Zum Zweck der Verzinsung und möglichen Tilgung dieser Straßenbaukosten war der Kanton Graubünden damals hauptsächlich auf zwei Gefälle angewiesen, nämlich:

- 1) die Straßenkreuzer;
- 2) „ Straßenprämien

Die Straßenkreuzer, aus dem Jahr 1706 her datirend, bestanden in einer Abgabe von 3 Kreuzern auf jedem Zentner Waaren, welche durch die Hände des Churer-Expeditionsstandes giengen, und welche dieser letztere bis anhin zum Zweck der von Zeit zu Zeit vorzunehmenden Straßenverbesserungen zu entrichten hatte. Der Ertrag dieser Gebühr wurde dann zur Zeit des projektirten Straßenbaues zu gleichem Zweck dem Staate zugewiesen, fiel aber laut Großrathsbeschuß vom Jahr 1838 fünf Jahre später, d. i. im Jahr 1843, gänzlich weg.

Die Straßenprämien nahmen ihren Ursprung im Jahr 1818, und bestanden darin, daß von dem Expeditionsstand in Chur behufs Tilgung und Verzinsung des von ihm vorgeschossenen Beitrags an die Straßenbaukosten eine Gebühr von 30 Fr. auf jedem über die untere Straße

transitirenden Zentner Waaren erhoben wurde. Diese Gebühr wurde dann später durch Uebereinkunft vom Jahr 1835 mit der Aktiengesellschaft dahin abgeändert, daß die Prämie von 30 Kr. auf 25 Kr. per Zentner hinuntergesetzt wurde, dieselbe aber vom Zeitpunkt des Vertrages an auf allen, ohne Unterschied über die obere oder untere Straße transitirenden Waaren erhoben werden sollte, und von dem Ertrag dieser Gebühr der Aktiengesellschaft als Beitrag zum Tilgungsfond nebst 6% Zinsen drei Fünftel oder 15 Kr., dem Staat aber zwei Fünftel oder 10 Kr. per Zentner zufallen sollten.

Im Dezember 1842 gelang es dann den damaligen Staatsbehörden, ein neues Abkommniß mit der Aktiengesellschaft zu treffen und die Aktionäre zu bewegen, sich für den ungetilgten Theil ihres Kapitals mit 4% Zins tragenden und auf 6 Monate kündbaren Staatsobligationen auslösen zu lassen, so daß die Rechte jener Gesellschaft gänzlich auf den Staat übergingen.

Nebst Straßenzuwegern und Straßentransitprämien besaß der Kanton Graubünden damals noch die Weggelder, Transitzölle und Gränzzölle, deren Ertrag größtentheils zur Erleichterung der übernommenen Straßenlasten verwendet wurde.

Diese Gebühren wurden sämtlich durch Uebereinkunft mit dem Kanton Graubünden im Jahr 1849 von der Eidgenossenschaft losgekauft.

Die Weggelder, Gegenstand der unter Litt. c hievor aufgeführten Loskaufsumme von Fr. 44,780 a. W. waren durch die Tagsatzung bis Ende 1850 bewilligt und durch den Loskaufvertrag vom Jahr 1849 auf weitere zehn Jahre, also bis Ende 1860, zugestanden worden.

Auf das Gesuch der Regierung von Graubünden wurde der Fortbezug von der Bundesversammlung durch Schlußnahme vom 23. Januar 1860 (off. Sammlung VI, Seite 425) für weitere zehn Jahre bewilligt.

Der Gränzzoll wurde im Jahr 1804, in Folge des Beitritts des Kantons Graubünden in die Reihe der Schweizerkantone, eingeführt, erlitt aber im Laufe der Zeit verschiedene Veränderungen resp. Erhöhungen, und zwar die erste im Jahr 1811 in Folge vieler Militärausgaben; die zweite, etwas größere, im Jahr 1825, nach Vollendung der untern und begonnenen Verbesserung der obern Straße; die dritte und bedeutendste im Jahr 1838 in einem Zeitpunkt, in welchem der Staat durch Wiederherstellung der untern und den im Fortschritt begriffenen Bau der obern Straße sich eine drückende, finanzielle Last aufgeladen hatte.

6) Verhandlungen der Tagsatzung über die Bündnergebühren und Zollloskauf durch den Bund.

Die mehrfachen Erhöhungen, welche die Gränzzölle des Kantons Graubünden zu verschiedenen Zeiten, unter den Benennungen „alter und

neuer Tilgungsfond, Konsumgebühr, Verbrauchssteuer, u." in den Jahren 1811/1825 und 1838 erlitten, konnten niemals die ausdrückliche Genehmigung der Tagsatzung erlangen.

Eben so wenig konnte sich indessen diese hohe Versammlung in ihren Sitzungen von 1840 und 1843 dazu entschließen, den Bezug des Zolles nach erhöhtem Tarif dem Kanton Graubünden zu untersagen. Für einen dahin zielenden Antrag hatten sich nämlich nur sechs Ständestimmen ausgesprochen. — Von den übrigen Ständen gaben einzelne zu verstehen, daß sie sich durch ein solches Verbot das Recht, ihre eigenen Zölle zu erhöhen, nicht in Frage stellen lassen wollen.

Im Jahr 1849 kam dann der Auslösungsvertrag, wodurch der Bund gegen eine angemessene, jährliche Entschädigung auf unbestimmte Zeit den dießfälligen Gränzzoll an sich zog. — Die daherige Entschädigung ist unter den sub Litt. a losgekauften Gebühren inbegriffen.

Die Angelegenheit der Straßenkreuzer und Straßenprämien, Gegenstand der Loskaufentschädigung von Fr. 45,220 sub Litt. b des Zollablösungsvertrages vom Jahr 1849, kam zuerst im Jahr 1820 vor die Tagsatzung, und obwohl sich dieselbe mit dieser Gebühr nicht ganz einverstanden erklärte, so wurde deren Fortbezug in Folge einer, von der Gesandtschaft des Kantons Graubünden zu Protokoll gegebenen Erklärung zugestanden.

Als dieselbe Angelegenheit im Jahr 1841, in Folge der inzwischen eingetretenen Ausdehnung der Prämien auf beide Straßen, von Neuem in der Tagsatzung zur Behandlung kam, sprach man über diese neue Auflage einige Verwunderung aus.

In Betracht der besondern Verhältnisse jedoch, durch welche diese Ausdehnung verursacht worden war, wurde in den Jahren 1841 und 1842 der Bezug von 25 Kr. auf transitirenden Gütern in Uebereinstimmung mit dem Vertrag zwischen der Aktiengesellschaft und dem Stande Graubünden von der Tagsatzung zugegeben.

Im Jahr 1843 wurde dann, wie bereits erwähnt, das Aktienkapital mit Rechten und Pflichten dem Staate übertragen und diese Ueberkunft noch in demselben Jahr der Tagsatzung zur Genehmigung vorgelegt. Diese Genehmigung wurde ihr unter Verpflichtung der Rechnungsablage an die Tagsatzung von 4 zu 4 Jahren und mit der Bedingung gestattet, daß der Bezug dieser Gebühr mit dem 1. Heumonath 1874 aufhören solle, insofern das erwähnte Aktienkapital durch die Verwendung dieser Gebühren im angeedeuteten Sinne nicht schon früher getilgt wäre.

Bei diesem Stand der Sache wurde der Zollablösungsvertrag vom Jahr 1849 mit dem Kanton Graubünden abgeschlossen und bis anhin regelmäßig die jährliche Summe von Fr. 64,600 n. W. abgetragen. Der dießjährige Saldo beträgt für dieses Jahr nur noch Fr. 43,609. 88, indem laut einer Tilgungsrechnung der Regierung von Graubünden vom

Jahr 1859 sich am 1. Januar 1852 die zu tilgende Summe nur auf Fr. 382,419. 73 belief.

Zum Bezug der Weggelder auf der sog. untern Straße von Chur bis zur lombardischen Gränze auf der Splügenpashöhe und über den Verahardin bis zur Tessinergränze, sowie auch andererseits auf der sogenannten obern Straße, von Chur über den Julier und Maloja bis Castafegna, wurde der Kanton Graubünden in den Jahren 1839 und 1840 für 10 Jahre ermächtigt. Der bezügliche Tagfajungsbeschluss wurde alsdann im Jahr 1842 dahin bestätigt und ergänzt, daß der Bezug dieser Gebühren bis zum Jahr 1850 gestattet und dem vorgelegten Tarif die Genehmigung erteilt wurde. Der im Jahr 1850 in Kraft getretene Loskaufsvertrag trat dann später an die Stelle dieser Berechtigung, indem dem Kanton Graubünden durch Vereinbarung der Summe von £. 44,780 gleichzeitig der Fortbezug auf weitere 10 Jahre gestattet wurde.

7. Unterhandlungen zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden im Jahr 1849.

Als im Jahr 1849 laut Vorschrift des Art. 24 der Bundesverfassung die Zölle, Weg- und Brückengelder des Kantons Graubünden vom Bunde losgekauft werden sollten, bot die Verständigung mit diesem Kanton aus Gründen der großen Anzahl verschiedenartiger Zölle, welche dort theils zu Gunsten des Staates, theils aber zu Gunsten von Gemeinden, Korporationen und Privaten bezogen wurden, sehr große Schwierigkeiten, und nur mit der größten Mühe gelang es dem Abgeordneten des Bundesrathes, Hrn. Achilles Bischoff von Basel, die Verhandlungen zu gutem Ende und eine Vereinbarung überhaupt zu Stande zu bringen.

Die Forderung Graubündens betrug ursprünglich ungefähr £. 345,000, von welchen aber gleich Anfangs eine Summe von nahezu £. 113,000 aus dem Grunde abgezogen wurde, weil der Bezug der betreffenden Gebühren von der Tagfajung nie bewilligt worden war. Neben dieser Summe wurde noch ein fernerer Abzug für die mit den Zöllen verbundenen Konsumgebühren auf Weinen und geistigen Getränken im Betrag von £. 22,000 gemacht. In Folge dieser Abzüge wurde dann die ganze vertragmäßige Summe auf £. 210,000 festgesetzt, wovon £. 120,000 für die auf unbeschränkte Zeit bewilligten Zölle und die beiden andern Posten von zusammen £. 90,000 für die von der Tagfajung nur auf bestimmte Zeit bewilligten Gebühren gerechnet wurden.

Aus den beiliegenden Akten ergibt sich, daß man zuerst beabsichtigte, die unter Lit. b u. c aufgeführten Summen von £. 45,220 und £. 44,780 in einen einheitlichen Posten von £. 90,000 zu vereinigen und diese Summe dann nur bis zum Jahr 1860 zu bewilligen, aber immerhin auch mit der Klausel, daß Graubünden dazumal für den weitem

Fortbezug dieser ganzen Summe bei der zuständigen Bundesbehörde einkommen könne. Man konnte sich aber hierüber nicht verständigen, sondern trennte die beiden Posten so, daß die L. 45,220 einerseits und die L. 44,780 andererseits abgefordert, die erstern als Tilgungsbeitrag und die letztern als Weggeldentschädigung mit verschiedenen Endterminen in den Looskaufvertrag aufgenommen wurden.

Die nationalrätliche Kommission, welche zur Prüfung dieser Ueber-einkunft niedergesetzt war, sprach sich in ihrem Bericht vom April 1850 sehr befriedigt über den Abschluß dieser Vereinbarung aus, und die Genehmigung derselben erfolgte in der darauf folgenden Sitzung der gesetzgebenden Rätthe.

8. Frage der Zulässigkeit eines weitern Fortbezugs.

Bei Behandlung dieser Frage ist in erster Linie der Gegenstand des diesfälligen Erneuerungs-gesuches Graubündens, welches zu dem vorerwähnten Beschluß des Bundesrathes Anlaß gegeben hat, in's Auge zu fassen, nämlich die sub Litt. b bezeichnete und mit diesem Jahre erlöschende Tilgungssumme von jährlich Fr. 64,600.

Einer der Hauptankhaltspunkte, auf welchen sich die Regierung von Graubünden zur Begründung ihres Anliegens stützt, ist der Umstand, daß in dem Looskaufvertrag vom Jahr 1849 die Bestimmung aufgenommen wurde, laut welcher „dem h. Stand Graubünden das Recht vorbehalten bleibt, s. B. für die Fortdauer dieser sonst erlöschenden Gebühren einzukommen.“

Da aber diese Bestimmung unter Litt. c und nicht unter Litt. b figurirt, so fragt es sich vorerst, ob sich dieselbe, wie Graubünden behauptet, auf die beiden Summen oder nur auf diejenige, unter welcher dieser Vorbehalt angebracht ist, bezieht.

Die Regierung von Graubünden will freilich, gestützt auf den Umstand, daß das Wort „Gebühren“ in der Mehrzahl steht, die Vortheile dieser Bestimmung nicht nur auf Litt. c, sondern auch auf Litt. b ausgedehnt wissen.

Es erscheint indessen eine solche Auslegung nicht begründet; denn wenn sich dieser Zusatz auf Litt. b und c zugleich zu beziehen bestimmt gewesen wäre, so wäre derselbe nicht unter Litt. c allein angebracht worden, sondern man hätte, wie im Vertrag mit Uri, welcher kurze Zeit nach diesem abgeschlossen wurde, diesen Vorbehalt in einen eigenen Artikel gefaßt, worin die beiden Litt. b und c bestimmt aufgeführt worden wären. Daß das Wort „Gebühren“ in der Mehrzahl steht, erklärt sich dadurch, daß die in Litt. c stipulirte Summe von L. 44,780 als Gegenleistung für verschiedene Gefälle gegeben wurde und nicht nur für ein einziges, so daß den Behörden s. B. die Möglichkeit offen behalten werden wollte, diese Summe für alle diese Gefälle, oder nur für einen

Theil derselben fort zu bewilligen, resp. die Summe von £. 44,780 gutfindend zu vermindern.

Es fehlen leider, um eine derartige Verminderung speziell und nach Maßgabe der Verhandlungen beim Zolloskauf zu begründen und zu präzisiren, diejenigen amtlichen Angaben, welche allein im Stande wären, ein Licht auf den wahren Sachverhalt zu werfen.

Die Zollverhältnisse im Kanton Graubünden waren, wie bereits gesagt, äußerst komplizirt und verwickelt in ihren Einzelheiten. Das Gesamtergebniß allein war klar und bestimmt. Man hatte sich also auch im Jahr 1849 vorab an dieses gehalten und im Drange der Zeit, bei den damals nothwendigen zahlreichen Unterhandlungen mit den Kantonen, das Eingehen in Details um so unbedenklicher dort vernachlässigt, wo sie auf das Hauptresultat doch ohne Einfluß waren.

Bei der heutigen Sachlage wäre aber eine Auseinandersetzung noch viel schwieriger, und wir müssen von vornherein davon abstrahiren, die Frage auf diesem Weg entscheiden zu wollen, und müssen uns daher mit dieser allgemeinen Angabe begnügen.

Ein fernerer Grund, warum die von Graubünden versuchte Erläuterung, daß sich der Schlusssatz von Litt. c auch auf Litt. b beziehe, nicht zulässig ist, besteht darin, daß die, durch Litt. b bestimmte Summe zu einem gewissen Zweck, zur Tilgung einer Schuldsomme, gegeben wurde, nach deren Abbezahlung in Kapital und Zinsen kein Grund mehr vorliegen könnte, mit der Zahlung von Bundeswegen fortzufahren.

Endlich aber darf kaum angenommen werden, daß in einem Staatsvertrag eine Verfügung hätte Aufnahme finden können, welche dem Art. 27 der Bundesverfassung geradezu widerspräche. Dieser Artikel lautet: „Wenn Rölle, Weg- und Brückengelder für Tilgung eines Baukapitals, oder eines Theiles desselben bewilligt worden sind, so hört der Bezug derselben oder die Entschädigung auf, sobald das Kapital oder der betreffende Theil nebst Zinsen gedeckt ist.“

Die Auslegung von Graubünden, daß der Schlusssatz von Litt. c sich auch auf Litt. b beziehe, ist daher von diesem Standpunkt aus betrachtet, offenbar irrig, und es können somit zur Begründung des Gesuchs um Bewilligung des Fortbezugs, sei es in der vereinbarten oder in veränderter Form, der sub Litt. b verzeichneten Summe nur Billigkeitsrückichten beansprucht werden.

Die Entschädigungssumme; um welche es sich hier handelt, wurde dem Kanton Graubünden nicht sowohl als Beitrag an die aus eigenen Mitteln bestrittenen Straßenbaukosten, als vielmehr dazu bewilligt, sich einer ihm durch Uebernahme der Aktienschuld plötzlich erwachsenen Last, zu deren Abtragung ihm die neue Bundesverfassung die Mittel benommen hatte, zu entledigen. Als Beitrag an die aus Staatsmitteln bestrittenen Auslagen wurde ihm einzig die Entschädigung für Weggelder

zugestanden, deren Betrag aber nachgewiesenermaßen weit hinter den jährlichen Unterhaltungskosten dieser beiden Straßen zurückbleibt und somit kaum als ein hinlängliches Äquivalent für die Leistung des Kantons betrachtet werden kann.

Wenn nun, gestützt auf den Umstand, daß Graubünden im Vergleich zu seinen Leistungen durch die Loskaufssumme *h* weniger erhalten hat, als es billigerweise hätte beanspruchen können, so würde die weitere Frage entstehen, ob es überhaupt zulässig sei, Billigkeitsrücksichten in Aufschlag zu bringen, wo es sich, wie im vorliegenden Fall, gewissermaßen um eine nachträgliche Subvention an das Straßennetz dieses Kantons handelt.

Nach unserm Dafürhalten läßt sich ein solch' ausnahmsweises Verfahren nur dann rechtfertigen, wenn nachgewiesen werden kann, daß sich Graubünden in dieser Beziehung in einer verhältnißmäßig eben so ausnahmsweisen Lage befindet. Den Beweis, daß dieses hier wirklich der Fall ist, werden wir im nächsten Kapitel zu leisten trachten.

Anderß verhält es sich mit der sub Lit. *c* verzeichneten Entschädigung, indem sich für einen wenigstens theilweisen Fortbezug derselben Gründe geltend machen, deren Gültigkeit schon bei einem früheren Anlaß anerkannt wurde. Wir verweisen zur Unterstützung dieser Ansicht auf die Berichte und Anträge der beiden Kommissionen der gesetzgebenden Rätthe vom Jahr 1860, in Folge welcher die Erneuerung auf weitere zehn Jahre von der *h*. Bundesversammlung beschlossen wurde. Da die Thatfachen, welche diesen Anträgen zur Begründung dienten (Bundesblatt vom Jahr 1860, Bd. I, S. 323 u. 339) damals einläßlich behandelt wurden und im Uebrigen auch heute noch mit gleichem Recht auf dieses Verhältniß anwendbar sind, wie dainzumal, so glauben wir uns einer Wiederholung enthalten und zur Beleuchtung derjenigen Umstände übergehen zu können, welche die angedeuteten besondern Verhältnisse, in welchen sich Graubünden befindet, darzuthun bestimmt sind.

9. Leistungen Graubündens im Straßenwesen.

Wenn wir uns weiter oben dahin ausgesprochen, daß der Fortbezug einer auf gewisse Zeit beschränkten Entschädigung nur durch ganz ausnahmsweise Verhältnisse zu rechtfertigen sei, so geschah dies hauptsächlich mit Rücksicht auf den gefährlichen Vorgang, welchen eine solche nachträgliche Subvention aufstellen würde, weil, so lange nicht ganz besondere Gründe zu einem solchen Verfahren geltend gemacht werden können, andere Kantone mit demselben Recht ähnliche Vergütungen beanspruchen könnten. Ein Rückblick auf die außergewöhnlichen Leistungen des Kantons Graubünden auf dem Gebiet des Straßenbauwesens wird indessen genügen, um allfällige Bedenken von dieser Seite übersflüssig zu machen.

Zur Zeit des Beitritts Graubündens in die Reihe der Schweizerkantone im Jahr 1804 waren seine Verkehrsmittel äußerst mangelhaft.

Nicht nur bestand zu jener Zeit keine Verbindung durch größere Straßen mit den angränzenden österreichischen und italienischen Staaten, sondern nicht einmal die einzelnen Bezirke dieses Kantons waren durch eigentlich fahrbare Straßen mit einander verbunden. Erst als im Winter von 1816 bis 1817 in Folge Mißwachses diesseits der Alpen eine weit verbreitete Hungersnoth ausbrach, deren Bekämpfung sich aus Gründen der unzulänglichen Verkehrsmittel fast unmöglich machte, und die daher um so schwerere Leiden mit sich führte, brach sich der Gedanke Bahn, diesem Uebelstande zur Verhütung ähnlicher Ereignisse durch Herstellung von fahrbaren Straßen für alle Zukunft abzuhelfen.

Es entschloß sich dann die Regierung von Graubünden, wie bekannt, schon im folgenden Jahre zu dem Straßenbau von Chur bis zur Splügenpaßhöhe und der Tessinergrenze, und zu der andern Straße über den Julier- und Malojapafs bis Castasegna. Diese beiden erreichten im Jahr 1841 ihre Vollendung in einer Gesamtlänge von mehr als 50 Stunden, und gleich darauf wurde mit dem Bau einiger weitem Straßenstrecken der Anfang gemacht, nämlich:

- der Strecken von Oberbrut bis Davosplatz,
- „ Reichenau bis Dissentis,
- „ Silvaplana bis Ardez,
- „ Poschiavo bis zum schwarzen See, und
- „ Tiefenkasten bis Bergün,

die Stammlinien der jetzt von der Eidgenossenschaft subventionirten Straßenzüge.

Die Kosten dieser letztern fünf Linien belaufen sich nach den Angaben Graubündens auf ungefähr	Fr. 2,000,000
die der zwei Kommerzialsstraßen auf	„ 2,200,000

zusammen Fr. 4,200,000

aus Staatsmitteln allein, und ohne Zurechnung der Beiträge von Gemeinden, Korporationen und fremden Regierungen und des von den Gemeinden gelieferten Rohmaterials.

Die Opfer, welche die Herstellung dieses, obwohl nur unvollkommenen, aber doch mit Rücksicht auf seine Ausdehnung sowohl, als seine technische Ausbildung großartigen Straßennetzes erforderte, mußte sich unter den damaligen Verhältnissen um so fühlbarer machen, als die Ausführung desselben auf einen verhältnißmäßig sehr kurzen Zeitraum fiel.

Hätte es Graubünden bei diesen Straßenbauten bewenden lassen können, und hätte man bei der Zollauslösung im Jahr 1849 nicht einfach L. 113,000 a. W. von vornherein ausgestrichen, weil sie Gebühren betrafen, deren Bezug von der Tagsatzung zwar geduldet, aber nicht ausdrücklich zugegeben gewesen war, so wäre dem Kanton die Gelegenheit geboten gewesen, sich für die zu jener Zeit gehaltenen Auslagen einigermaßen zu erholen. Dies war aber nicht der Fall, sondern es mußte die

Regierung in der nun einmal angetretenen Bahn weiter vorwärts schreiten, wenn sie nicht einen bedeutenden Theil ihres Gebiets der Verkümmernng und dem Rückschritt preisgeben wollte.

Nebst den früher erwähnten Strecken Oberbruf-Davosplaz, Reichenau-Diffentis, Silvaplana-Urdez, Poschiavo-Schwarzensee und Tiefenkaften-Bergün, welche im Jahr 1842 begonnen und 1860 in einer Gesamtlänge von 40 Stunden vollendet wurden, sind gegenwärtig im Bau begriffen:

- die Schynstraße,
- „ Landwasserstraße von Bazerol an der Fillsurerbrücke bis Davosplaz,
- „ Flüelstraße,
- „ Unterengadinerstraße von Urdez bis Martinsbruck,
- „ Berninastraße von Samaden und Cellerina bis zum Schwarzensee und von Poschiavo nach Campo-Cologno,
- „ Münsterthalstraße und
- „ Albulastrafe.

Die Gesamtlänge dieser sieben Straßenzüge wird sich mit einem Kostenvoranschlag von nahezu drei Millionen Franken auf weitere 47 Stunden erstrecken.

Außer diesen wurde zu derselben Zeit noch der Bau der Oberalpsstraße beschlossen, welcher an Kosten bis zur Vollendung wieder ungefähr Fr. 350,000 erfordern wird.

Ein anderes Werk, welches in nächster Zeit in Ausführung gebracht werden soll, verdient hier ebenfalls einiger Erwähnung; denn obschon dasselbe nicht gerade in die Rubrik Straßenwesen fällt, so kann es doch füglich in die Reihe der Verkehrsmittel oder der Verkehrs erleichterungen gestellt werden. Es ist dies die Rheinkorrektion mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 1,350,000.

Freilich hat der Bund die genannten Bauten, als im Interesse eines großen Theiles der Eidgenossenschaft liegend, ansehnlich unterstützt. Es kann aber doch nicht verkannt werden, daß zur Zeit der Tagsatzung für solche Werke sehr wesentliche Zollbezüge gestattet worden wären, deren Kapitalwerth die jezige Bundesunterstützung wohl übertraffen hätte; überdies bleiben aber immerhin dem Kanton Graubünden noch über drei Millionen aus eigenen Mitteln zu bestreiten, nämlich:

Kostenvoranschlag der sieben Straßenzüge	Fr. 3,000,000
„ „ Oberalpsstraße	„ 350,000
„ „ Rheinkorrektion	„ 1,350,000
	<hr/>
	Fr. 4,700,000

	Uebetrag	Fr. 4,700,000
Beitrag des Bundes		
an die 7 Straßenzüge	Fr.	1,000,000
„ „ Oberalpstraße	„	200,000
„ „ Rheinforrektion	„	350,000
		<hr/>
		„ 1,550,000
		<hr/>
bleiben für den Kanton Graubünden	Fr.	3,150,000

Wenn zu dieser Summe noch die oberwähnten Fr. 4,200,000, nebst den von Jahr zu Jahr sich vermehrenden Unterhaltungskosten der bereits vollendeten Straßenzüge, welche, kapitalisirt, einer weitern Ausgabe von vier bis fünf Millionen gleichkommen, gerechnet werden, und wenn nebstdem noch in Betracht gezogen wird, daß die, durch diese schwierigen und kostspieligen Straßenbauten verursachten Auslagen auf eine im großen Gebiet dünn gesäete Bevölkerung fallen, deren Zahl nur ungefähr den 28. Theil der Gesamtbevölkerung der Schweiz ausmacht, während das Gebiet des Kantons den sechsten Theil der Eidgenossenschaft bildet, so muß man gestehen, daß Graubünden auf diesem Gebiet wirklich Großes geleistet hat, und die Anerkennung der Eidgenossenschaft verdient.

Die Straßen Graubündens bieten, sowol was die Anlagen als den Unterhalt derselben betrifft, viel größere Schwierigkeiten dar, als diejenigen der andern Kantone, mit Ausnahme vielleicht von Tessin, Uri und Wallis, welche annähernd in die gleiche Klasse gerechnet werden können.

Durch enge Thalschluchten hindurch und schroffen Abhängen entlang winden sich die meisten dieser Straßen. Dem Hochwasser und den Lawinen ausgesetzt, mußten Werke erstellt werden, welche in Bezug sowohl auf Festigkeit und Vollkommenheit als lähne Ausführung noch bis zur Stunde unübertroffen dastehen. Um nur eine Thalschaft mit der andern zu verbinden, mußten Anlagen gemacht und Schwierigkeiten überwunden werden, wie sie nur wenige Kantone sogar für ihre wichtigsten Transitstraßen zu überwinden hatten. Die Bodenbeschaffenheit des Landes erforderte aber alle diese Opfer, wenn es nur einigermaßen mit den Erfordernissen der Zeit Schritt halten und für die Entwicklung seiner Hilfsquellen zeitgemäß sorgen wollte.

Fassen wir den Zweck dieser kostspieligen Anlagen näher ins Auge, so finden wir, daß, wenn Graubünden diese Straßen vorab in seinem eigenen wohlverstandenen Interesse erstellt hat, dieselben doch andererseits auch in hohem Grade den Gesamtinteressen der Eidgenossenschaft, oder doch wenigstens demjenigen eines großen Theiles derselben gedient haben, gegenwärtig noch dienen und daher billigerweise von der Eidgenossenschaft

eine verhältnißmäßige Unterstützung verdienen. Welche Bedeutung den beiden untern und obern Straßen, auf welche sich die fraglichen Bundesentschädigungen beziehen, als Transit- und Kommerzialstraßen beigezessen wurde, beweisen die ansehnlichen Selbstbeiträge, mit welchen s. B. die lombardischen und sardinischen Regierungen dieses Werk unterstützt haben, und doch sind die Beiträge, welche der Bund für dieselben zugestanden hat, in keinem Verhältniß mit denjenigen, welche er für die weit minder wichtigen, neuern Straßen Graubündens bewilligte, indem, wie bereits bemerkt, diese Entschädigungen nicht einmal hinreichen, um die Unterhaltungskosten zu decken, Anlagekapital oder Zinsen ganz ungerechnet. Dazu kommt noch der Umstand, daß Graubündens die verschiedenen Zölle und Gebühren, aus deren Ertrag es zur Zeit der Anhandnahme dieser Bauten die Kosten zu bestreiten beabsichtigte, verhältnißmäßig nur sehr kurze Zeit bezog, da bekanntlich schon acht Jahre nach Vollendung der obern Straße die Eidgenossenschaft alle diese Zölle gegen eine Vergütung an sich zog, bei welcher Gelegenheit dem Kanton Graubündens noch überdies, wie bereits gesagt, gleich Anfangs eine Summe von nahezu L. 113,000 jährlich abgezogen wurde, weil die Bewilligung zum Bezug derselben nie eingeholt worden war.

Der Grund, warum sich der Kanton Graubündens diesen Abzug gefallen lassen mußte, liegt in der möglichst strengen und rücksichtslosen Auslegung und Anwendung des Art. 24 der Bundesverfassung und Art. 59 des Zollgesetzes. Es ist dieser Abzug übrigens nicht allein in diesem letztern Umstand zu suchen, sondern es dürften, wie sich aus dem Bericht der ständeräthlichen Kommission vom Jahr 1860 ergibt, bei Anlaß der Lokkaufsunterhandlungen mehr zufällige Gründe in einem etwas ungleichen Verfahren des Bundes gegenüber den Kantonen mitgewirkt und der größere oder geringere Grad von Zähigkeit in den Unterhandlungen für das Eine oder das Andere mitentschieden haben.

Es kann nun aber nicht bestritten werden, daß Graubündens bei den Unterhandlungen im Jahr 1849 in freundeidgenössischer Weise die Hand bot, und wenn die Abgeordneten auch pflichtgemäß die Interessen ihres Kantons möglichst zu wahren suchten, so fügten sie sich doch ohne übergroßes Widerstreben den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung, nach welchen der dritte Theil der frühern Zolleinnahmen Graubündens ohne Weiteres als dahingefallen erklärt wurde.

Nach solchem Vorgang erscheint es der Billigkeit gemäß, bei spätern Verhandlungen alle diejenige Milde walten zu lassen, welche gegenüber andern Kantonen verantwortet werden kann, und somit Summen nicht ganz rücksichtslos zu streichen, welche auf beschränkte Zeit bewilligt waren, sondern unter angemessener Reduktion, wie solche auch anderwärts stattfand, dieselben in eine bleibende Quote umzuwandeln.

Die Zölle wurden überall im Hinblick auf das Straßenwesen bewilligt. Es mag daher am Platze sein, den Vergleich auch auf die

Leistungen Graubündens im Straßenbauwesen mit denjenigen der andern Kantone auszubehnen.

Zur Veranschaulichung dieses Verhältnisses verweisen wir auf die

Tabelle

der Länge der im Jahr 1864 von den eidg. Posten befahrenen Straßen und deren Betreffniß per Kopf im Vergleich mit der Postkaufentschädigung, nach der jetzigen Bevölkerung gerechnet.

	Länge der Poststraßen.	Betreffniß per Kopf in Längensüßen.	Rang.	Postkauf=Entschädigung.	Betreffniß per Kopf.	Rang.
	Stunden.			Fr. Rp.	Fr. Rp.	
Zürich	76 $\frac{1}{8}$	4'574	16	92,630. —	0. 34 $\frac{3}{4}$	20
Vern	185	6'336	11	175,000. —	0. 37 $\frac{1}{2}$	14
Luzern	53 $\frac{3}{8}$	6'544	9	49,808. —	0. 38 $\frac{1}{4}$	13
Uri	14 $\frac{5}{8}$	15'874	2	54,000. —	3. 66 $\frac{1}{3}$	1
Schwyz	26 $\frac{1}{8}$	9'281	3	16,260. —	0. 36 $\frac{1}{10}$	17
Unterwalden	7 $\frac{3}{8}$	4'739	15	9,028. 40	0. 36 $\frac{1}{4}$	15
Glarus	8 $\frac{5}{8}$	4'196	17	11,739. 20	0. 35 $\frac{1}{5}$	18
Zug	10 $\frac{6}{8}$	8'772	4	6,128. 80	0. 31 $\frac{1}{4}$	22
Freiburg	40	6'065	13	37,000. —	0. 35	19
Solothurn	28 $\frac{2}{8}$	6'583	8	32,000. —	0. 46 $\frac{1}{4}$	12
Basel = Stadt	1 $\frac{1}{8}$	0'442	22	104,000. —	2. 55 $\frac{1}{2}$	2
Basel = Landschaft	21	6'514	10	45,400. —	0. 88	6
Schaffhausen	4 $\frac{4}{8}$	2'028	21	46,000. —	1. 28 $\frac{1}{4}$	5
Appenzell	12 $\frac{1}{8}$	3'212	20	20,350. 40	0. 33 $\frac{2}{3}$	21
St. Gallen	42 $\frac{3}{8}$	3'757	18	118,000. —	0. 65 $\frac{2}{5}$	9
Graubünden	112 $\frac{5}{8}$	19'865	1	210,000. —	2. 31 $\frac{1}{2}$	3
Nargau	71 $\frac{4}{8}$	5'890	14	107,000. —	0. 55 $\frac{1}{2}$	10
Thurgau	41 $\frac{5}{8}$	7'393	6	45,000. —	0. 49	11
Tessin	53 $\frac{7}{8}$	7'419	5	190,000. —	1. 63 $\frac{1}{3}$	4
Vaudt	84 $\frac{1}{8}$	6'324	12	152,000. —	0. 71 $\frac{1}{3}$	8
Wallis	19 $\frac{4}{8}$	3'436	19	70,000. —	0. 77	7
Neuenburg	37 $\frac{4}{8}$	6'867	7	23,446. —	0. 26 $\frac{4}{5}$	23
Genf	10 $\frac{2}{8}$	0'434	23	30,000. —	0. 36 $\frac{1}{5}$	16

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß in Bezug auf das Betreffniß per Kopf seiner Straßenlänge der Kanton Graubünden weitaus den ersten Rang einnimmt.

Das Durchschnittsbetreffniß der Länge der Poststraßen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft betrifft, nach den Zahlen dieser Tabelle, 5'556 per Kopf der Gesamtbevölkerung der Schweiz (mit Ausnahme der Kantone Uri und Graubünden, welche behufs Aufstellung dieser Durchschnittsberechnung nicht inbegriffen wurden), während im Kanton Graubünden eine Länge von beinahe 20' auf den Kopf seiner Bevölkerung fallen.

Nach unserm Erachten sollte schon dieses genügen, um die Lage Graubündens als eine ganz ausnahmsweise gegenüber den andern Kantonen zu bezeichnen. Nur ein einziger Kanton befindet sich in dieser Beziehung in einer ähnlichen Lage. Es ist dies der Kanton Uri, in welchem sich das Betreffniß seiner Straßenlänge per Kopf auf beinahe 16' beläuft.

Dieses ausnahmsweise Verhältniß ist es, welches den Kanton Graubünden zu einer gewissermaßen ausnahmsweisen Berücksichtigung von Seite der Eidgenossenschaft berechtigt und uns bewog, das diesfällige Erneuerungsgeßuch nicht einfach zur Abweisung vorzumerken, sondern eine Ueber-einkunft anzustreben, wodurch demselben wenigstens theilweise entsprochen würde.

10. Unterhandlungen zwischen dem Abgeordneten des Bundesrathes und denjenigen des Kantons Graubünden in den Monaten Juli und August 1864.

Ueber die Unterhandlungen zum Zwecke der Konversion der sub Litt. b und c des Loßkaufsvertrags vereinbarten Entschädigungssumme, welche am 12. Juli d. J. zwischen dem Vorsteher unsers Handels- und Zolldepartements und den Abgeordneten Graubündens begonnen und am 24. August zu Ende gebracht wurden, gibt das beiliegende Protokoll einfläßlichen Bericht; wir können uns daher mit einer kurzen Aufzählung der Hauptpunkte begnügen.

Da es an den nöthigen Anhaltspunkten fehlte, um nach mathematischen Regeln den bei der Konversion dieser beiden Summen in eine einheitliche in Abzug zu bringenden Betrag bestimmen zu können, so vereinigten sich die beidseitigen Abgeordneten ohne Schwierigkeit dahin, daß diese beiden Summen ohne Rücksicht auf ihren Ursprung in eine einheitliche verschmolzen und, vereinigt mit der sub Litt. a verzeichneten Entschädigung, als diejenige Basis angenommen werde, auf welcher die Verhandlungen geführt und der diesfalls zu vereinbarenden Abzug bestimmt werden solle.

Die Abgeordneten Graubündens weigerten sich anfänglich hauptsächlich mit Rücksicht auf die bedrängte finanzielle Lage des Kantons, sich bei Anlaß der diesfalls zu treffenden Uebereinkunft einen Abzug gefaßen zu lassen. Dabei brachten sie namentlich die Unmöglichkeit in Anschlag, sich für einen allfälligen Abzug weder durch direkte noch indirekte Steuern

zu erhalten, indem sie, was die indirekten Steuern betrifft, auf die Bestimmung des neuen Vertrages mit Frankreich, laut welchem keine Erhöhung der Konsumgebühren auf Weinen und geistigen Getränken mehr zulässig ist, verwiesen; bezüglich der direkten Steuern verwiesen sie auf die Gesetzgebung ihres Kantons, laut welcher das Volk alle fünf Jahre über die Steuern abzustimmen hat und auf den Umstand, daß dasselbe eine Erhöhung leicht verwerfen könnte, da seine Steuerkraft bereits aufs Höchste gespannt sei.

Vergeblich bemühte sich zuerst unser Abgeordneter, die Repräsentanten Graubündens von diesem Standpunkte abzubringen, indem er sie darauf aufmerksam machte, daß es nie in der Absicht des Bundes gelegen habe, die Kantone für ihre Straßenbauten vollständig zu entschädigen, und indem er ihnen zu bedenken gab, wie sehr es bei der ausnahmsweisen Lage Graubündens zu bedauern wäre, wenn der Bund für den Fall, daß die vorgeschlagene Uebereinkunft an einer zu hoch gestellten Forderung scheitern sollte, genöthigt wäre, von seinem verfassungsmäßigen Recht Gebrauch zu machen und die beiden Summen nach eingetreteneem Endtermin zu streichen.

Darauf erwiderten die Abgeordneten Graubündens, daß der Abzug, welchen die Eidgenossenschaft bei Anlaß des Loskaufvertrags von 1849 gemacht habe, schon so groß gewesen sei, daß Bünden sich unmöglich einen weitem gefallen lassen könne und die Bundesversammlung auch sicher gerecht genug sein werde, um dieses einzusehen und demgemäß zu handeln. Nach zwei erfolglosen Konferenzen mußten dann beidseitig neue Instruktionen eingeholt werden; es gelang aber den Abgeordneten in der dritten Sitzung eben so wenig als in den zwei frühern, sich über eine feste Summe zu verständigen, und obwohl man sich in dieser dritten Konferenz um einen großen Schritt näher gerückt war, so mußten doch die Verhandlungen da abgebrochen werden, weil Graubünden sich beharrlich weigerte, seine Forderung zu ermäßigen und auch unser Abgeordneter es nicht über sich nehmen zu dürfen glaubte, sein Angebot zu erhöhen. Die beidseitigen Abgeordneten mußten somit unverrichteter Dinge auseinander gehen.

Unterm 20/22. August wurde dann auf hierseitiges Gesuch um einen definitiven Entscheid Graubündens unserm Abgeordneten von Seite der Regierung von Graubünden mitgetheilt, daß der Präsident des Kleinen Rathes, Hr. F. Wassali, beauftragt worden sei, neuerdings mit ihm über diese Angelegenheit zu konferiren.

Nachdem derselbe eingetroffen und mit unserm Beauftragten in Unterhandlungen getreten war, vereinigten sich die beiden Abgeordneten, auf die eindringlichen Vorstellungen des Hrn. Präsidenten Wassali, mit Rücksicht auf Willigkeitsgründe und auf die wirklich bedrängte Finanzlage Graubündens, zu dem vorliegenden Vertrag. Im Hinblick auf die vorerwähnten ausnahmsweisen Verhältnisse des Kantons und auf die schon sehr stark in Anspruch genommenen Steuerkraft desselben begnügte man sich mit dem Abzug, welchen schon in der letzten Konferenzsitzung vom

14. Juli die Abgeordneten Graubündens als den alleräußersten erklärt hatten, welchen sich ihre Regierung gefallen lassen könne.

Dieser Abzug beträgt Fr. 40,000 jährlich, so daß die früher bezogene Summe von Fr. 300,000, von welcher Fr. 171,428. 57 auf unbeschränkte und Fr. 128,571. 43 auf bestimmte Zeit bewilligt waren, nunmehr auf die einheitliche Summe von Fr. 260,000 auf unbeschränkte Zeit reduziert wird. Der Abzug von Fr. 40,000 auf einer Summe von Fr. 128,570 beträgt den dritten Theil derselben, und es ist dieses Verhältniß ähnlich demjenigen, welches im Jahr 1849 beim Loskauf von Gebühren anderer Kantone angewendet wurde, wenn diese Gebühren nur auf beschränkte Zeit bewilligt gewesen waren. Man war bei der Annahme dieses Verhältnisses von der Ansicht ausgegangen, daß der Fortbezug der in Frage stehenden Gebühren, wenigstens zum größern Theil, von der Bundesversammlung, je nach dem Ablauf der bewilligten Zeit, für eine freische Dauer erneuert worden wäre.

So kam dann der neue Vertrag mit Graubünden zu Stande. Die betreffende Uebereinkunft wurde noch in der Sitzung vom 24. August entworfen, und am 7. September, mit der Ratifikation der Ständekommission von Graubünden versehen, anher gesandt.

Dieselbe lautet wie folgt:

„Zwischen dem unterzeichneten Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrathes, Herrn Oberst F. Frey-Herofee, einerseits, und Herrn F. Wassali, Präsident der Regierung des h. Standes Graubünden, anderseits, ist unter heutigem Datum folgende Uebereinkunft, Namens ihrer hohen Committenten getroffen worden:

„Art. 1. Der schweizerische Bundesrath verpflichtet sich, nach Anleitung des Art. 26 der Bundesverfassung, dem Kanton Graubünden für die Aufhebung aller seiner Zölle, Weg- und Brückengelder und übrigen Gebühren, wie dieselben durch den Zollauflösungsvertrag vom 9. August 1849 und den Nachtrag zu demselben vom 28. November 1849 beseitigt worden sind, jährlich die Summe von Fr. 260,000 — zweihundert und sechzigtausend Franken - jetziger eidg. Währung in vier Terminen und gesetzlichen Geldsorten zu bezahlen.

„Art. 2. Der Art. 2 des Zollloskaufvertrages vom 9. August und die Vergütungsbestimmung im Art. 1 des Nachtrags vom 28. November, beides 1849, sind aufgehoben und die übrigen Bestimmungen jener Artikel bleiben dagegen in voller Kraft.

„Art. 3. Der Bundesbeschluß vom 23. Januar 1860 über Bewilligung des Fortbezugs, während zehn Jahren, einer Pensionsfähigkeitssumme von Fr. 63,971. 43 tritt außer Kraft.

„Art. 4. Die gegenwärtige Uebereinkunft unterliegt der ausdrücklichen vorbehaltenen Ratifikation, einerseits der schweizerischen Bundesversamm-

lung, anderseits der Standeskommission des h. Standes Graubünden. Auf erfolgte Ratifikation hin tritt sie mit dem 1. Januar 1865 in Vollziehung.

So geschehen in Bern, den 24. August 1864.

Der Abgeordnete
des Bundesrathes:
F. Frey-Herosée.

Der Abgeordnete
von Graubünden:
Fried. Wassali.

Am 5. September 1864 hat die Standeskommission des Kantons Graubünden, Namens des Ieztern, die vorstehende Uebereinkunft ratifizirt.
Chur, den 7. September 1864.

Der Präsident des Kleinen Rathes:
P. Albrici.

Namens des Kleinen Rathes,
Der Kanzleidirektor:
J. B. Eschärner.

II. Uri.

1. Loskaufsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Uri vom 17. Dezember 1849.

Laut dem Zollablösungsvertrag vom 17. Dezember 1849 wurden dem hohen Stand Uri folgende Summen als Zollentfchädigungen zugestanden:

Art. 3.

- a. L. 22,000 jährlich auf unbeschränkte Zeit;
- b. „ 17,000 jährlich bis zur gänzlichen Amortisation der für die Fahrbarmachung der Straße von Göschinen aufwärts aufgewendeten Summen, nach Inhalt des Tagesatzungsbeschlusses vom 13. August 1827;
- c. „ 15,000 ebenfalls jährlich bis zum 1. Dezember 1864 für Tilgung des für die Fahrbarmachung der Straße von Flüelen bis Göschinen aufgewendeten Baukapitals.

Nach Verfluß obiger Zeitbestimmungen hören die sub Litt. b und c auf beschränkte Zeit festgesetzten Vergütungen auf, dabei bleibt aber dem h. Stand Uri das Recht unbenommen, seiner Zeit für die Fortdauer dieser sonst erlöschenden Vergütungen an Weggeldern bei den zuständigen Bundesbehörden einzukommen.

2. Die verschiedenen Punkte der Entschädigungssummen.

a. Die Entschädigung sub Litt. a von L. 22,000 oder Fr. 31,428. 57 n. W. wurde dem Kanton Uri s. Z. für seine allgemeinen Zölle, Weg- und Brückengelder auf unbeschränkte Zeit zugestanden.

b. Die unter Litt. b angeführte Summe von jährlich L. 17,000 oder Fr. 24,285. 71 wurde dem Kanton Uri zum Zweck der Tilgung und Verzinsung eines Anleiheus zugestanden, welches derselbe bei Anlaß der Anhandnahme der Fahrbarmachung der Gotthardstraße von Göschinen bis zur Tessinergrenze von einer Aktiengesellschaft gemacht hatte und für deren Abtragung er auf gewisse, von der Tagsatzung bewilligten Zölle und Gefälle angewiesen war.

Die vollständige Tilgung dieses Anleiheus sollte, nach den im Jahr 1849 vorgelegten Berechnungen, im Jahr 1888 erfolgt sein und von diesem Zeitpunkt an nicht mehr bezogen werden.

c. Die unter Litt. c verzeichnete Summe von L. 15,000 oder Fr. 21,428. 57 n. W. wurde dem Kanton Uri für den Loskauf gewisser Weggelder zugestanden, welche derselbe s. Z. zum Zweck der Tilgung und Verzinsung eines auf die Straße Flüelen bis Göschinen aufgewendeten Baukapitals mit Zustimmung der Tagsatzung im Jahr 1818 eingeführt hatte, welche Tilgung laut einer im Jahr 1849 vorgewiesenen Rechnung am 1. Dezember 1864 erfolgt sein und deren Fortbezug mit diesem Zeitpunkt aufhören sollte.

3. Entstehung der sub Litt. b und c losgekauften Zölle.

In Folge einer in den Jahren 1815 und 1816 von acht um den Gotthardpaß sich interessirenden Ständen gepflogenen Konferenz, wurde von der Landsgemeinde von Uri am 3. Mai 1818 die Fahrbarmachung der Gotthardstraße von Flüelen bis Göschinen beschloffen und die Arbeit von Amsteg abwärts im Jahr 1820 zur Hand genommen.

Aus Gründen der Bedeutsamkeit, welche dem Gotthardpaß, als der ersten fahrbaren Verbindungsstraße zwischen Italien und Deutschland, beigezessen wurde, war die Theilnahme, welche die Tagsatzung sowohl als die einzelnen Kantone an diesem Werke nahmen, eine sehr lebhaft, und viele, ja die meisten Kantone beteiligten sich nach Kräften an den Anleihen, welche zur Bestreitung der Anlagekosten zu verschiedenen Zeiten eröffnet werden mußten.

Die bedeutendste Leistung an die Verzinsung und Tilgung der verursachten Auslagen bildeten die Zölle und Weggelder, zu deren Bezug die Tagsatzung den Kanton Uri in sehr freigebiger Weise ermächtigt hatte.

Die erste Steuer dieser Art, deren Bezug ihm zu diesem Zwecke bewilligt wurde, waren die Weggelder, Gegenstand des diesjährigen Erneuerungs-gesuches. Eine weitere Gebühr wurde ihm im Jahr 1828 von der Tagfajung für die Fahrbarmachung der obern Straße von Göschinen aufwärts bewilligt.

4. Verwendete Summen.

Nach Uri's eigenen Angaben vom Jahr 1849 wurden für die Erstellung des Gotthardpasses folgende Summen verausgabt:

im Jahr 1819 für den Straßenbau von Amsteg bis Göschinen
 216 Aktien à 4 %₀,
 84 " " 2½ %₀,

zusammen 300 Aktien zu L. 800 Basler-Wechselgeld, gleich einem Gesamtbetrag von L. 245,333. 33

im Jahr 1828 für den Straßenbau von Göschinen bis zur Gallerie und von Hospenthal bis zur Tessinergränze

302 Aktien à 4 %₀,
 80 " " 4 %₀,
 98 " " 2½ %₀,

zusammen 480 Aktien zu L. 1000 Basler-Wechselgeld, gleich einem Gesamtbetrag von L. 490,666. 67

im Jahr 1834 für die Streke von Klüfen bis Amsteg 110 Aktien à 4 %₀ zu L. 1000 Basler-Wechselgeld, in einem Betrag von " 112,444. 44

für den ganzen Straßenbau an Aktienkapital L. 848,444. 44

Nebstdem wurden auf diesen Straßenzug für Unvorhergesehenes, für Erstellung von Schubarbeiten, Korrekturen zc. an verschiedenen Anleihen von der Regierung von Luzern, von Privaten der Kantone Luzern und Uri und an Zuschüssen der Regierung verausgabt, eine Summe von L. 444,369. 93, die Zinsen nicht mitgerechnet.

5. Die Zölle und Gefälle des Kantons Uri und deren Bewilligung durch die Tagfajung.

Zur Zeit der Anhandnahme dieses Straßenbaues bezog der Kanton Uri schon verschiedene Zölle und Gefälle.

Nach vollendetem Bau wurden in diesem Kanton im Ganzen bezogen:

der Waarenzoll,
 " Viehzoll,
 " Rutzschenzoll,

das Brückengeld,
 der Bezirkszoll in Urfern,
 die Schneebbruchgebühr,
 die Sustengelder und Schirmhausgebühren.

Aus den Akten ergibt sich nicht mit der nöthigen Klarheit, welche dieser Gebühren für die untere und welche für die obere Straße, noch was für Gebühren dem Kanton Uri auf unbeschränkte Zeit bewilligt waren. Einzig so viel erhellt aus den noch vorhandenen Akten, daß der Kanton Uri durch Tagsatzungsbeschluß vom 1. September 1818 zum Zollbezug auf der untern Straße bis Göschinen ermächtigt wurde, und zwar für die Dauer von 35 Jahren. Dieser Zollbezug begann am 1. Dezember 1819 und würde somit am 1. Dezember 1854 seinen Termin erreicht haben. Auf das ausdrückliche Begehren des Abgeordneten Uri's wurde jedoch bei den Unterhandlungen für den Zolllostauf der Fortbezug dieser Gebühr durch den Zollablösungsvertrag vom Jahr 1849 selber in der Art bewilligt, daß eine besondere Bestimmung darin aufgenommen wurde, durch welche die genaue Summe, welche der Kanton Uri zu beziehen hat, festgesetzt und der Termin bis auf 1. Dezember 1864 hinausgeschoben wurde.

Der Bezug von Zöllen und Weggeldern auf der obern Straße von Göschinen bis zur Tessinergränze wurde dem Kanton Uri durch Tagsatzungsbeschluß vom 13. August 1827 bewilligt, und zwar für so lange als nothwendig, um das zu diesem obern Straßenbau aufgewendete Kapital nebst Zinsen und Zuschüssen in die Tilgungskasse zu decken, mit der Bedingung jedoch, daß der Tagsatzung von 10 zu 10 Jahren über den jeweiligen Stand dieser Schuld Bericht erstattet werden solle. (S. Abschied von 1827, S. 73.)

Der Bezug dieser Zölle begann mit dem 30. September 1830. Laut Tagsatzungsabschied vom Jahr 1838, S. 349, betrug die Schuld im Jahr 1836 noch £. 545,305. 62 1/2.

Im Jahr 1840 (Tagsatzungsabschied vom 17. August 1840, Seite 231, Zollwesen) wurden die Zollbezüge im Kanton Uri dahin regulirt, daß die alten, auf unbeschränkte Zeit anerkannten Gefälle mit denjenigen auf bestimmte und durch Konkordat bewilligten Zölle, Weggelder und sonstigen Gebühren in eine Uebersicht vereinigt wurden, woraus sich das Ergebnis der im Jahr 1849 vom h. Stände Uri in einer Summe von £. 64,525. 04 eingelegten Zoll-Einnahmen-Rechnung, auf welche wir später zurückkommen werden, folgendermaßen herausstellte:

- £. 30,025. 04 auf unbeschränkte Zeit (inclusive Sustengelder).
- „ 20,000. — für die obere Straße von Göschinen aufwärts bis zur Tessinergränze, welche nach Vorschrift des Tagsatzungsbeschlusses vom 13. August 1827 bis zur Amortisation bewilligt worden waren.
- „ 14,500. — für die untere Straße, welche laut Tagsatzungsbeschluß vom 1. September 1818 in voraussichtlich je £. 14,000

auf 35 Jahre bewilligt war und mit 1. Dezember 1854 erlöschten sollte und in beiläufig £. 500 für bewilligte Erhöhung des Viehzolles in Fklüelen, d. d. 14. Juli 1834 und verlängert bis zum 31. Dezember 1856 (vide Abschied vom Jahr 1846).

6. Stand der Schuld im Jahr 1849 und damalige Loskaufsunterhandlungen zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Uri.

Bis zum Jahr 1848 waren von der Aktienmission vom Jahr 1819 bereits die 216 Aktien à 4 % eingelöst, und es verbleiben demnach nur noch die 84 à 2½ %.

Von diesen wurden bis zum Jahr 1849 weitere 15 Stück abbezahlt, so daß zur Zeit der Anhandnahme der Loskaufsunterhandlungen nur noch 69 Stück verblieben, welche sich im Besitz der Kantone Bern 10 Stück, Zürich 15 Stück, Zug 1 Stück, Schaffhausen 3 Stück, Basel-Stadt 15 Stück, Luzern 25 Stück und Stadt Luzern 10 Stück befanden. Der Betrag dieser 69 Aktien war £. 56,426. 67

An der obern Strafe, auf welcher eine Schuldenlast lastete von £. 490,666. 67
waren bis zum Jahr 1849 abbezahlt 116 Aktien „ 118,577. 78

Es verbleiben somit „ 372,088. 89

Vom dem dritten Anleihen für die Strafe von Fklüelen bis Amsteg im Betrag von £. 112,444. 44
waren bis zum Jahr 1849 abbezahlt 34 Aktien „ 34,755. 55

Es verbleiben somit „ 77,688. 89

zusammen also £. 506,204. 45

Ueber den Stand der nachträglich aufgenommenen Anleihen im Betrag von £. 444,369: 93 findet sich in den Akten kein Nachweis. Es ist indessen Grund zu vermuthen, daß von dieser Summe bis zum Jahr 1849 ebenfalls ein großer Theil abgetragen war.

Als im Jahr 1849 der Bundesrath sich anschickte, nach Maßgabe des Art. 24 der neuen Bundesverfassung, alle die mannigfaltigen kantonalen Zölle und Gefälle gegen eine entsprechende Vergütung an sich zu ziehen, holte er voreerst die nöthigen Daten zur Berechnung des Reinertrags aller in den verschiedenen Kantonen, vom Staate, von Privaten und von Korporationen bezogenen Zölle ein.

Als Basis dieser Berechnung sollte der Durchschnitt der fünf Jahre von 1842 bis und mit 1846 dienen.

Aus der Antwort Uri's ergab sich, daß die in diesem Kanton bezogenen Gebühren aller Art die Summe von durchschnittlich netto L. 64,525. 04 per Jahr abtrugen, welche sich folgendermaßen vertheilten:

Waarenzoll	L. 43,044. 50
Viehzoll	" 3,689. 18
Entschenzoll	" 3,156. 59
Brükfengeld	" 619. 92
Bezirkszoll in Urfern	" 1,108. 95
Schneebruchgebühr	" 3,870. 02
Sustengelber und Schirmhausgebühren	" 13,136. 60
	<hr/>
	L. 68,625. 76
weniger die Bezugsggebühren	" 4,100. 72

Netto-Ertrag L. 64,525. 04

Herr Nationalrath Achilles Bischoff, welcher mit dieser Loskaufunterhandlung beauftragt war, zog von dieser Summe in erster Linie einen Betrag von L. 2500 für die Konsumogebühren auf denjenigen Weinen und geistigen Getränken ab, welche im Kanton Uri selbst verbraucht und deren Ertrag in der vorgelegten Berechnung mit unter dem Ertrag von Waarenzöllen in Rechnung gebracht worden war. Ueber einen weitem Abzug für die bei dieser Gelegenheit vom Bund zu übernehmende Verbindlichkeit der Instandhaltung der Straße von Göschinen bis zur Tessinergränze zur Winterzeit, konnten sich die Abgeordneten nicht verständigen, indem die Beauftragten Uri's für die Uebernahme dieser Verbindlichkeit sich nichts in Abzug bringen lassen wollten, als den Ertrag der Schneebruchgebühren von ungefähr L. 3,800, obwohl der Schneebruch den Kanton Uri jährlich um ein Bedeutendes höher zu stehen kam. Die Forderung Uri's belief sich demnach nach Abzug dieser beiden Posten von zusammen L. 6,300 auf die Summe von L. 58,225. 04.

Auf diese Forderung konnte der bundesrätliche Abgeordnete nicht eintreten. Das äußerste Angebot, welches er dem Kanton Uri machen zu dürfen glaubte, war eine Loskaufsumme von L. 50,000, was aber von den Abgeordneten rund abgeschlagen wurde. Da keine Partei von ihrer einerseits gestellten Forderung und ihrem anderseits gemachten Angebot weichen wollte, so mußten die Unterhandlungen hier abgebrochen werden. Der Bundesrath nahm jedoch später die Sache wieder zur Hand und erweiterte das von seinem Abgeordneten gemachte Angebot auf L. 54,000 wovon auf unbeschränkte Zeit

	" 16,000
bis zum Jahr 1854 für die untere Straße	" 14,000
bis zur Amortisation für die obere Straße	" 20,000

fallen sollten, welches Angebot aber von Uri ebenfalls nicht angenommen wurde. Uri ermäßigte in dessen in seiner bezüglichen Rückäußerung seine Forderung auf L. 57,000, nämlich:

- L. 23,000 auf unbeschränkte Zeit;
 „ 20,000 für die obere Straße, laut Tagfazungsbeschluss vom Jahr
 1828;
 „ 14,000 für den untern Straßenbau.

In Folge dieser Eröffnung wurde Hr. Nationalrath Bischoff neuer-
 dings beauftragt, mit Uri in Unterhandlungen zu treten, und es gelang
 denn auch wirklich nach langen und mühevollen Unterhandlungen,
 durch Gewährung des vom Bundesrathe bewilligten Mehrbetrages und
 durch eine veränderte Eintheilung der auf beschränkte Zeit bewilligten
 Summen, sowie auch durch Verlängerung des Termins der am 1. De-
 zember 1854 verfallenden Gebühr, resp. Entschädigung für den untern
 Straßenbau, die gegenwärtig in Kraft bestehende Uebereinkunft zu Stande
 zu bringen. Laut dieser Uebereinkunft wurde dem Kanton Uri eine Ent-
 schädigung von L. 54,000 jährlich zugestanden, und es erhielt demnach
 dieser Kanton nach Abzug von L. 2500 für Konsumgebühren und
 L. 8000 für den Schneebruch, eine ziemlich vollständige Entschädigung
 für seine Zölle und Gefälle.

Seit jener Zeit hätten nun die durch diesen Vertrag festgesetzten
 und dem Kanton Uri vorschrittsgemäß entrichteten Summen zur Abbezah-
 lung der Schulden für den Straßenbau verwendet und das erste An-
 leihen auf der untern Straße voraussichtlich damit getilgt, daher auch der
 Bezug der sub Litt. c losgekauften Gebühren aufhören sollen. Die
 Entschädigung sub Litt. b dagegen wäre bis und mit dem Jahr 1888
 fortzubezahlen gewesen, indem, laut Berechnung vom Jahr 1849 die
 Tilgung erst dann erfolgt wäre. Es scheint indessen, daß Uri auch jene
 erste Abzahlung nicht möglich wurde.

7. Unterhandlungen zwischen den Abgeordneten des Bun-
 desrathes und denjenigen der h. Regierung von Uri
 am 16. und 17. August 1864.

Nachdem wir aus bereits erwähnten Gründen am 10. Juni l. J.
 beschlossen hatten, den sich durch das diesjährige Gesuch Uri's um Fort-
 bezug der sub Litt. c verzeichneten Summe für weitere 10 Jahre ge-
 botenen Anlaß nicht vorbeigehen zu lassen, ohne die Conversion dieser,
 sowie auch der andern, auf bestimmte Zeit bewilligten Summe in eine
 feste, auf unbeschränkte Zeit zu bewilligende Entschädigung anzustreben
 und nach stattgefunderer Bezeichnung der beiderseitigen Abgeordneten
 zeigte unser Beauftragter den Abgeordneten Uri's durch Schreiben vom
 5. August seine Bereitwilligkeit an, mit ihnen in Unterhandlungen zu
 treten, und benutzte zu gleicher Zeit diesen Anlaß, um denselben einen
 nach seinem Erachten für beide Theile befriedigenden Vorschlag zu machen,
 um dadurch den Abschluß einer Uebereinkunft im gewünschten Sinne zu
 erleichtern und zu befördern. Nachdem unser Abgeordneter in diesem
 Schreiben seinen Vorschlag vorab durch die Wünschbarkeit einer Verein-

barung im angeedeuteten Sinn begründet hatte, erbot er sich, eine Vereinbarung mit Uri auf Grundlage der Gleichhaltung mit Graubünden beim Bundesrath zu befürworten. Gleichzeitig benutzte er auch den Anlaß, um von Uri die Erstellung einiger Schirmbauten und Korrekturen am St. Gotthard zu verlangen, wodurch einerseits einem längst gefühlten Bedürfniß Rechnung getragen, andererseits aber auch eine effektliche Ersparniß an den Schneebruchkosten erzielt worden wäre. Für den Fall, daß Uri auf diese Forderung eingegangen wäre, erbot sich unser Bevollmächtigter, die runde Ablösungssumme von Fr. 70,000 jährlich auf unbeschränkte Zeit beim Bundesrath zu befürworten. Die verlangten Bauten bestanden in der Verlängerung der Gallerie in den Schöllinen und in der Erstellung einiger Schubarbeiten bei Blangg und Vächen und beim Schirmhaus-Mätteli.

Durch Annahme dieses Vorschlages hätte sich die Einbuße Uri's für die Umwandlung seiner auf beschränkte Zeit statuirten Entschädigungen auf zirka Fr. 7000 jährlich oder ein Zehnthel der Gesamtschädigung reduziert.

In Antwort auf diese Zuschrift machten dann die Abgeordneten Uri's die Anzeige ihrer baldigen Anherkunft, worauf der Zusammentritt auf den 16. gleichen Monats festgesetzt wurde. Die Unterhandlungen begannen zu dieser Zeit, ohne daß es jedoch weder an diesem noch am darauf folgenden Tag gelungen wäre, eine Vereinbarung zu erzielen.

Die Abgeordneten Uri's verwahrten sich beharrlich vor jedem Abzug, sowie auch vor der vorerwähnten Zumuthung von Bauten, und sie bestanden auf dem ihrem Kanton zugesicherten Rechte, nach verfloßenem Termin um den Fortbezug dieser Summe einzukommen. Sie verwiesen auf den Wortlaut der Zollloskaufsurkunde im Verein mit demjenigen des Tagesatzungsbeschlusses vom Jahr 1827, welcher dem Kanton Uri das Recht zum Zollbezug für so lange gestattet, bis nicht nur das Anlagekapital, sondern auch die aus Staatsmitteln in die Tilgungskasse gemachten Einschüsse gedeckt sein werden, und sie hielten an diesem Recht um so strenger fest, als laut den zu diesem Zweck mitgebrachten Berechnungen die Zuschüsse und Leistungen, welche die Regierung von Uri seit 1819 an ihre erbauten Straßen verwendet hat, sich mit Hinzurechnung von Zinsen und Zinseszinsen auf eine wirklich sehr beträchtliche Summe belaufen.

Es gelang unserm Abgeordneten nicht, die Bevollmächtigten Uri's von diesem nun einmal eingenommenen Standpunkt abzubringen, und nach zweitägigen fruchtlosen Bemühungen mußte daher die Konferenz unverrichteter Dinge auseinander gehen. Da es uns indessen vor Allem daran lag, daß diese Angelegenheit ein für alle Mal bereinigt werde, so erweiterten wir unterm 24. September die Instruktionen für unsern Bevollmächtigten.

Dieser eröffnete hierauf am 26. gleichen Monats die Unterhandlungen mit Uri schriftlich wieder, und es machte sodann die genannte

Regierung mit Schreiben vom 10. Oktober zwei Gegenvorschläge, welche aber hierseits nicht angenommen werden konnten. Es erfolgten daher, in der Absicht, die Angelegenheiten zu einem guten Ende zu bringen, neue Anträge an Uri, dahin gehend, diesem Kanton die ganze Summe auf neue zehn Jahre und nach Verfluß dieser Zeit eine jährliche Entschädigung von Fr. 75,000 auf unbeschränkte Zeit zu geben, wenn sie ihrerseits die Verpflichtung zur Erstellung der nöthigen Schirmbauten am Gotthardpaß übernehmen wollte. Da aber Uri auch auf diesen Vorschlag nicht eingehen wollte, so mußten die Unterhandlungen hier wieder abgebrochen werden.

Wir hielten indessen dafür, daß die Wünschbarkeit einer definitiven Vereinigung dieser Angelegenheit und ein Verschwinden derselben aus den Traktanden der Bundesversammlung für alle Zukunft alle die Bedenken überwiegen sollten, welche dagegen geltend gemacht werden könnten, und entschlossen uns daher, auf die Forderung der oberwähnten Schirmbauten am St. Gotthard zu verzichten, wenn nur eine Verständigung im Sinne einer vollständigen Konversion der betreffenden Entschädigungen in eine feste, nicht unbillige Summe auf unbeschränkte Zeit überhaupt erzielt werden könnte.

In Folge neuer Instruktionen, welche wir demnach unterm 23. November unsern Bevollmächtigten in diesem Sinne erteilt hatten, kam dann am 28. gleichen Monats in einer in Bern abgehaltenen Konferenz eine Vereinbarung zu Stande, wonach dem Kanton Uri vom 1. Jenner 1865 an eine jährliche Entschädigung von Fr. 72,500 auf unbeschränkte Zeit zugesprochen wurde, und welche wir Ihnen, Zit., hiemit zur Genehmigung zu unterbreiten die Ehre haben.

Diese Uebereinkunft lautet wie folgt:

„Zwischen dem endunterzeichneten Bevollmächtigten des schweizerischen Bundesrathes, Herrn Oberst F. Frey-Herosée, einerseits, und den Bevollmächtigten der h. Regierung des Kantons Uri, den Herren Landesstatthalter Joseph Arnold und Landeshauptmann Josef Muheim, andererseits, ist unter heutigem Datum, Namens ihrer Committenten, folgende Uebereinkunft abgeschlossen worden:

„Art. 1. Der schweizerische Bundesrath verpflichtet sich, nach Anleitung des Art. 26 der schweizerischen Bundesverfassung, dem Kanton Uri für die Aufhebung aller seiner Zölle, Weg- und Brückengelder und übrigen Gebühren, wie dieselben durch den Zollauslösungsvertrag vom 17. Dezember 1849 beseitigt worden sind, jährlich die Summe von Fr. 72,500, in Worten zwei und siebenzigtausend fünf hundert Franken jetzige eidgenössische Währung, in vier Terminen und gesetzlichen Geldsorten zu bezahlen.

„Art. 2. Die Artikel 2 u. 3 des Zollloskaufsvertrags vom 17. Dezember 1849 sind aufgehoben; die übrigen Bestimmungen jenes Altentwurfes bleiben dagegen in voller Kraft.

„Art. 3. Die gegenwärtige Uebereinkunft unterliegt der ausdrücklichen vorbehaltenen Ratifikation, einerseits der schweizerischen Bundesversammlung, anderseits der kompetenten Landesbehörde des h. Standes Uri.

„Auf erfolgte Ratifikation hin tritt sie vom 1. Jenner 1865 an in Vollziehung.

„So geschehen in Bern, den 29. Wintermonat 1864.

„Der Abgeordnete des Bundesrathes: Die Abgeordneten von Uri:
F. Frey-Heroles. **J. Arnold.**
J. Muheim.“

8. Leistungen Uri's im Straßenbauwesen in älterer und neuerer Zeit.

Zur Rechtfertigung der getroffenen Uebereinkunft sprechen auch in diesem Fall bedeutende Leistungen im Straßenwesen, welche mit Rücksicht auf die beschränkten Hilfsquellen und die Armuth des Kantons Uri, verglichen mit andern Kantonen, keineswegs zu niedrig angeschlagen werden dürfen.

Uri war bekanntlich der erste Kanton, welcher einen grossen schweizerischen Alpenpaß für Mäderfuhrwerke ohne Hilfe des Auslandes herzustellen begann, und daß ihm die Erstellung dieses Werkes große Anstrengungen gekostet haben muß, kann wohl nicht bezweifelt werden.

Die günstige Lage und treffliche Ausführung dieser Alpenstraße zog bald einen bedeutenden Transitverkehr zwischen Italien und dem Norden heran, an welchem die übrigen Kantone der Eidgenossenschaft wohl eben so viel, wenn nicht größern Nutzen hatten, als Uri, welchem dagegen die Pflicht der Instandhaltung dieser Straße auf eigene Kosten verblieb. Diese Unterhaltungskosten wurden durch die Wasserverheerungen der Jahre 1829, 1831, 1834, 1839, 1840 und 1846 ansehnlich vermehrt, und neben dem Umstand, daß statt Bauschulden abzahlen zu können, große Zuschüsse, Zinsen und Zinsezinsen von Staats wegen bezahlt werden mußten, wurden noch die umliegenden Landbesitzer in großen Schaden gebracht. Um solchen Kalamitäten für alle Zukunft vorzubeugen, mußte die Korrektion des Reußflusses in Angriff genommen werden, welche den Kanton Uri bis zu ihrer Vollendung auf nahezu Fr. 400,000 zu stehen kam und dadurch die Abzahlungen der Straßenkosten stille stellte.

Zu diesem Unternehmen, welches als ein größtentheils im Interesse der Gotthardstraße ausgeführt betrachtet werden kann, und dessen Ausföhrung die Staatsmittel in hohem Grade in Anspruch genommen hatte, gesellen sich nun allmählig auch noch die Mehrkosten der in Ausföhrung begriffenen Agen-, Oberalp- und Furkastraße, welche ebenfalls ausschließlich zu Lasten des Staates fallen werden.

Nach den Angaben Uri's vom 31. Mai d. J. fallen nach Abzug der Bundessubvention noch Fr. 452,567. 06 auf dieses Unternehmen; und sollte auch diese Summe etwas zu hoch angeschlagen sein, so bleibt immerhin noch ein für Uri bedeutender Betrag aus eigenen Mitteln zu decken. Dazu werden nach Vollenbung dieser Straße auch noch die Unterhaltungskosten derselben kommen, deren muthmaßlicher Betrag nicht unter Fr. 10,000 per Jahr veranschlagt ist, was mit denjenigen der Gotthardstraße von circa Fr. 20,000 eine jährliche Summe für Straßenunterhalt allein von Fr. 30,000, folglich mehr als Fr. 2 per Kopf der Bevölkerung ausmacht.

Der in neuerer Zeit in Betracht gezojene Straßenbau durch das Schächenthal und den sogenannten Urnerboden nach Lintthal wird laut den Angaben Uri's fernere Fr. 100,000 in Anspruch nehmen.

Angeichts dieser für Uri sehr bedeutenden Leistungen im Straßenbauwesen in früherer Zeit sowohl als in gegenwärtiger und nächstkünftiger Zeit kann dieser Kanton mit einigem Recht auf Billigkeitsrückichten Anspruch machen.

Unter solchen Umständen ist es zu begreifen, daß Uri Alles daran wenden mußte, um einen größern Abzug, respektive eine ansehnliche Mindereinnahme aus Bundesmitteln von sich abzuwenden. Wirklich schuldet dieser Kanton laut vorgelegter Rechnung für die untere Straße noch eine beträchtliche Summe, was daher rührt, daß weder die für die Tilgung bewilligten Bölle, noch die Entschädigung, welche später an deren Stelle trat, je hingereicht haben, um die laut Tilgungsplan alljährlich zu entrichtende Summe zu decken, so daß die Staatskasse jedes Jahr den Unterschied durch besondere Zuschüsse in die Tilgungskasse gut zu machen hatte. Konnte nun schon eine Tilgung der Schuld für die untere Straßenstrecke nicht stattfinden, so steht eine Tilgung für die obere Straße noch viel weniger in Aussicht. Hier dürften stets Zuschüsse der Staatskasse nothwendig werden, und es hat uns daher billig erschienen, bei der Festsetzung einer auf unbeschränkte Zeit zu bestimmenden Zollausslösungssumme von der jetzt erlöschenden Summe nur den vierten Theil in Abzug zu bringen, und den Fortbezug der Entschädigung für die obere Straße unangetastet zu lassen. In dieser Weise sollte es Uri möglich werden, im Laufe freilich langer Jahre seine Straßenschulden wesentlich zu vermindern; ein anderes, die Einkünfte Uri's mehr beschränkendes Verfahren dürfte den Kanton in immer größere Verlegenheiten stürzen und sodann auch für die Eidgenossenschaft implicite fatale Folgen nach sich ziehen.

Wir empfehlen daher die Uebereinkunft mit Uri gleich derjenigen mit Graubünden der Genehmigung der hohen Versammlung.

Zur Empfehlung unsers Antrages mag auch noch der Umstand dienen, daß durch dessen Genehmigung nicht nur den Bitten zweier Kantone in gerechter und billiger Weise entgegen gekommen wird, sondern daß die Angelegenheit der Zollausslösung ihre endliche, völlig abschließende

Erledigung findet. Es ist damit dem im Jahr 1860 ausgesprochenen Wunsche der hohen eidgenössischen Rätthe völlig entsprochen und neuen Umständen, welche im Laufe der Zeit bei neuen Verlängerungsbegehren erlöschender Zollentschädigungen entstehen könnten, gänzlich vorgebeugt.

III. Beschlußantrag.

Der Bundesrath gibt sich daher in Umfassung des Gesagten die Ehre, Ihnen folgende Schlußnahme zu beantragen :

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht und Prüfung der zwischen dem schweizerischen Bundesrath und den h. Ständen Graubünden am 24. August und Uri am 28. November 1864 abgeschlossenen Vereinbarung, betreffend die Konversion der ihnen durch die Lozkaufverträge vom Jahr 1849 nur auf bestimmte Zeit bewilligten Entschädigungen in feste auf unbeschränkte Zeit zu bewilligende Summen, und der hierauf bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 30. November 1864,

beschließt:

1. Die zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und den hohen Ständen Graubünden am 24. August und Uri am 28. November d. J. abgeschlossenen Konversionsverträge sind ihrem ganzen Inhalte nach genehmigt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Genehmigen Sie, Tit., bei diesem Anlasse die erneuerte Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 30. November 1864.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiesß.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Zollentschädigungen an die Kantone Graubünden und Uri. (Vom 30. November 1864.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1864
Date	
Data	
Seite	179-210
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 616

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.