

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

Herausgeber: F. Pieth

Band: 3 (1898)

Heft: 12

Artikel: Über die Bündnerischen Portensrechte [Schluss]

Autor: Sprecher, J.A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-895262>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Über die Bündnerischen Portensrechte.

(Schluß).

IV. Das gegenwärtige Rechtsverhältnis.

Nachdem schon früher alle Judicaturrechte der Porten aufgehoben und seit den neuen Straßenbauten auch der Bezug von sogen. Fuhrleitegebühren in einzelnen Pösgemeinden durch kantonale Weggelber völlig verdrängt war, nachdem ferner der Warentransport durch Streckfuhren statt auf der Rod mehr und mehr in Aufnahme gekommen, wurde nun gesetzlich das obligatorische Rodfuhrwesen auf beiden Straßenzügen aufgehoben und eine freie wechselseitige Konkurrenz aller Teilhaber an den Portensrechten in Bezug auf Warenverladung eingeführt, zugleich dann auch die Bestimmung der Frachten dem freien Einverständnis zwischen Speditor und Fuhrmann anheimgegeben. An die Stelle der Transitkommission trat ein kantonales Handelsgericht, welches alle Privatstreitigkeiten zwischen Speditoren und Fuhrleuten oder zwischen Letztern unter sich in Bezug auf den Transport der sogen. Kaufmannswaren (*mercanzia reale*) im Umfang der beiden Handelsstraßen zu entscheiden und Übertretungen der Transitordnung zu bestrafen hatte. (Dieses Handelsgericht ist seit 1848 eingegangen und seine Kompetenzen verfassungsmäßig den ordentlichen Gerichten zugeteilt.)

Auf solche Weise waren nun die Porten eines großen Teils ihrer frühern Attribute und Privilegien entkleidet, freilich auch die harte Last der Straßenunterhaltung ihnen abgenommen, und eine doppelte Kunststraße auf Kantonskosten für Räderfuhrwerk aller Art geöffnet. Dagegen blieb ihnen doch der wesentlichste Bestandteil ihrer alten Vorrechte, nämlich das ausschließliche Verladungsrecht für alle von Chur nach Cleven und Bellenz transitierenden Kaufmannsgüter mit Beschränkung des Ladungsgewichtes auf ein Maximum von 40 Zentner für den einzelnen Fuhrmann.

Dieses wichtige Recht wurde durch Art. 6—8 der Transitordnung ausdrücklich zugesichert und aufs neue bestätigt — nur mit der Modifikation, daß alle in Pösgemeinden angefessenen Kantonsbürger den eigentlichen Portensgenossen gleichgestellt sein und an ihren Ladungsrechten partizipieren sollten, und daß, wie schon oben bemerkt, alle Abteilungen unter den Porten und alle abgesonderten Berechtigungen auf streckenweise Rodfuhren zusammengeschmolzen wurden und in dem all-

gemeinen Ladungsrecht aufgingen. Ja dieses letztere erhielt eine so umfassende und absolute Geltung, daß auch die Stadt Chur auf die frühere Zulassung zu Streckfahren verzichten mußte und überhaupt alle anderweitige Beteiligung am Warentransport zwischen Chur, Cleven und Bellenz reinweg ausgeschlossen wurde.

Fassen wir nun den so beschaffenen Zustand der Dinge ins Auge, so kann man über dessen rechtlichen Charakter nicht im Zweifel sein. Von den Portensrechten war nun alles abgestreift, was als bloße Usurpation eines veralteten Zeitgeistes oder sonst als fremdartige That gelten konnte, und was mit den neuern staatsrechtlichen Begriffen, wie mit den wesentlichen Verkehrsinteressen nicht mehr vereinbar erschien. Es blieb aber dasjenige, was die Staatsgewalt selber sich genötigt sah, als Gegenstand wohlervorbener und unantastbarer Privatrechte anzuerkennen, nämlich das den sog. Porten oder Paßgemeinden samthaft belassene Vorrecht im Verladen und Transportieren gewisser Warengattungen auf den konkurrierenden Handelsstraßen zwischen Chur, Cleven und Bellenz.

Der Bestand solcher Vorrechte, wie sie auch anderwärts vorkommen, und wie sie bei uns in der Ausübung beschränkt und geregelt sind, kann auf keine Weise der Staatshoheit Abbruch thun. Es ist ein auf Privattitel beruhender Rechtsanspruch privatrechtlicher Interessenten, der weder der Kantons- noch der Bundesverfassung widerspricht und vom Staate respektiert werden muß.

So auch haben unsere Landesbehörden in neuerer Zeit die Sache immer angesehen und eine zufolge großrätlichem Beschluß vom Jahre 1843 bestellte Prüfungskommission spricht sich in ihrem schriftlichen Berichte ausdrücklich dahin aus, „daß die Frage, ob die Ansprüche der „Portensgemeinden für das ausschließliche Verladungsrecht für Kaufmannswaren an sich und in ihrem Ursprung begründet seien, unzweifelhaft bejahend beantwortet werden müsse und daß die Landesbehörden sich nur die Befugnis vindiziert haben, die Ausübung dieser „Ladungsvorrechte jederzeit auf diejenige Art zu ordnen, welche die Bedürfnisse des Warentransits jeweilen erheischen möchten.“

Mit dieser Auffassung vollkommen einig gehend, schien es auch dem Großen Rat von 1846 durchaus unzulässig, zum Zweck einer als wünschbar betrachteten Wegräumung aller Ladungsvorrechte mittelst einseitiger Schlußnahme vorzugehen; vielmehr wurde der Kleine Rat

beauftragt, mit den Porten über einen Auskauf zu unterhandeln, was inzwischen nie zur Ausführung kam.

Ebenso konstieren noch aus neuester Zeit Verhandlungen und Beschlüsse des Kleinen Rates, welche den gültigen Fortbestand wie den privatrechtlichen Charakter der Portensvorrechte anerkennen, so unter anderm wurde unterm 19. April 1849 in Anständen von Benz gegen Obervaz und Alvaschein betreffend Transport von Kaufmannsgütern gefunden, „daß ein allgemeiner Anspruch auf freie Ausübung des Fuhrgewerbes nicht begründet sei, und daß im gegebenen Fall die von Obervaz und Alvaschein behaupteten und von Benz bestrittenen Mitfuhrrechte sich als Frage rein gerichtlicher Natur qualifizieren.“

Die Bundesverfassung selbst endlich nimmt im Art. 30 den Bestand von Transportrechten für Waren oder Reisende zu Wasser oder zu Land als rechtlich zulässige Thatsache an und will nur der Bundesgesetzgebung die nötigen Verfügungen im Interesse der Eidgenossenschaft vorbehalten.*)

Ist nun in Obigem gezeigt worden, welche Umgestaltung unsere ehemaligen Porten und Portensrechte erlitten haben, und wie weit sich an die gegenwärtigen Überbleibsel wohlbegründete Rechtsansprüche knüpfen, so gelangt man folgerichtig zu der schließlichen Frage über

V. Die Wünschbarkeit der Aufhebung und diesfällige Ersazpflicht.

Ohne Zweifel muß in der gegenwärtigen Einrichtung ein wesentlicher und zeitgemäßer Fortschritt gegenüber frühern Zuständen erblickt werden, und es ist ersichtlich, daß die neueste Transitordnung von 1834 im Sinne eines freien Verkehrs überhaupt so weit gehen wollte, als es rechtlich nur immer erlaubt und möglich erschien.

Es ist schon viel dadurch gewonnen, daß eine große Anzahl Individuen, die vermöge ihrer Lebensstellung und örtlichen Verhältnisse zunächst auf das Fuhrgewerbe angewiesen sind, mit gleichen Rechten nebeneinander konkurrieren, daß der Spediteur und der Fuhrmann freie Hand haben, sich über Lohn und Lieferzeit nach Gutdünken einzu-

*) Art. 30 der Bundesverfassung von 1848 lautete: „Der Bundesverfassung bleibt vorbehalten, hinsichtlich der Abschaffung bestehender Vorrechte in Bezug auf Transport von Personen und Waren jeder Art zwischen den Kantonen und im Innern derselben auf dem Wasser und auf dem Lande die nötigen Verfügungen zu treffen, soweit die Eidgenossenschaft hiebei ein Interesse hat.“

verstehen, daß verschiedene Alpenpässe nebeneinander und der gesamte Futterertrag entlegener Thalschaften dem Transit zu Gebote stehen — eine Aushilfe, die sich bei dem wilden, fruchtbarmen Charakter unserer vereinzelt Berggegenden um so unentbehrlicher und wohlthätiger erweisen mußte —, und daß endlich der gelungene Ausbau einer zweiten gleichberechtigten Kunststraße nach kürzlich erfolgtem Anschluß von österreichischer Seite bei Castasegna nur noch den Schlußstein über den Septimer nötig hat, um den nachteiligen Unterschied in der jetzigen Straßenlänge vollends auszugleichen und die volle Bedeutung dieser Linie als Succursale des Splügenpasses zu verwirklichen. —

Allein auf der andern Seite ist es ebenso unzweifelhaft, daß die annoch zu gunsten der Pforten bestehenden Transportvorrechte eine Beschränkung enthalten, die schon zum Grundsatz des freien Verkehrs nicht paßt und weit entfernt, irgend einen praktischen Nutzen für das Publikum darzubieten, unter Umständen die Interessen des Transits wesentlich beeinträchtigen kann.

So hatte man namentlich im Jahr 1846 auf 1847 und bei dem damaligen plötzlichen Warenandrang die Unzulänglichkeit der Transportmittel zu beklagen, und mußte erfahren, wie gerade jene ausschließlichen Fuhrrechte der Pforten einer schleunigen und wirksamen Abhilfe im Wege standen.

Noch mehr werden sich diese praktischen Nachteile und Inkonvenienzen fühlbar machen, wenn einmal die Eisenbahn bis Chur in Betrieb gesetzt und dadurch hoffentlich eine progressive Zunahme unseres Warentransits eingeleitet wird, die ganz neue Fuhrerrichtungen und eine wesentliche Vermehrung der bisherigen Transportmittel erfordern dürfte.

Durch eben solche Erfahrungen belehrt und von den hier ausgesprochenen Ansichten geleitet, hat denn auch schon der Große Rat vom Jahre 1846 die Aufhebung der noch bestehenden Pfortenrechte als entschieden wünschbar erklärt und vom Jahre 1855 datiert eine Eingabe des Churer Speditionsvorstandes, welche gestützt auf den bereits eingetretenen Aufschwung und die fernern Aussichten des Transits sehr eindringlich gegen jene Vorrechte als ein lästiges Hemmnis petitioniert und die völlige Entfesselung des Verkehrs als unerläßliche Maßregel darstellt.

Unter solchen Umständen wäre es in der That höchst überflüssig, für die dringende Wünschbarkeit der Abschaffung aller noch bestehenden

Portensrechte weitere Beweise zu suchen, vielmehr müssen wir dieselbe als ausgemacht und außer Frage gestellt ansehen. Zugleich aber ergibt sich aus den obigen Erörterungen, daß in Verfolgung dieses wünschbaren Zweckes nicht von einem rücksichtslosen Machtspruch der Staatsgewalt, sondern nur von einer Auslösung wohlerworbener Privatrechte mit entsprechender Ersatzpflicht die Rede sein kann.

Demzufolge entsteht nun die doppelte Frage, von wem und wie viel Entschädigung geleistet werden soll, und hierüber nur noch wenige Bemerkungen.

Den Betrag einer solchen Vergütung, welchen die Porten gegen Verzicht auf ihre bisherigen Vorrechte mit Recht fordern und erwarten können, genauer zu bestimmen, liegt außer dem Bereich sowohl der Möglichkeit, sowie der Aufgabe dieser gegenwärtigen Untersuchung. Ohne Zweifel würden die Berechtigten selbst nicht abgeneigt sein, zu einer gütlichen Vereinbarung die Hand zu bieten und sich mit einem mäßigen Auskauf zufrieden zu stellen. Nur soviel muß man im Auge behalten, daß es sich hier nicht um ein willkürlich einseitiges Belieben der Staatsgewalt handeln kann, sondern um einen schuldigen Gegenwert für zwangsweise Abtretung wirklicher Rechte und daher um ein richtiges Verhältnis zwischen den beidseitigen Opfern und Leistungen.

Hierbei wird es sicherlich nicht unbillig sein, verschiedene maßgebende Gesichtspunkte nebeneinander in Betracht zu ziehen und zwar:

1. Die vielfachen und wesentlichen Verdienste, welche sich die Porten in frühern Zeiten um die Begründung und Förderung eines regelmäßigen und sichern Warentransits auf unsern Alpenpässen erworben haben.

2. Die Schwierigkeiten und Kosten der ursprünglichen Straßenöffnung, sowie die großen Opfer der Porten bei mehreren geschichtlich bekannten Verbesserungsbauten, namentlich bei dem ebenso wichtigen als mühsamen Durchbruch der Biamala im 15. Jahrhundert und endlich die beständige drückende Last der gewöhnlichen Straßenunterhaltung in einer so wilden Berg- und Schneeregion.

3. Die bekannten namhaften Beiträge, welche die Porten als solche und mit Rücksicht auf den einverstandenen Fortgenuß ihrer anerkannten Privilegien an den neuen Straßenbau geleistet haben.

4. Den beträchtlichen weitem Umfang der frühern Portensrechte und die allmähliche Einschränkung und Schmälerung derselben durch

die Staatsgewalt, ohne daß sich strengrechtlich nachweisen ließe, daß hierbei niemals die richtige Grenzlinie überschritten worden sei.

5. Die Unfreiwilligkeit der schließlichen Rechtsabtretung, wenn solche im öffentlichen Interesse beschlossen wird.

Frägt man aber ferner, wer soll auslösen und entschädigen, so bietet sich die Antwort von selber dar. Der Kanton Graubünden hätte schon von vorneherein keine verfassungsmäßige Befugnis, den Auskauf zu beschließen und — nachdem er in Geltendmachung seiner Staatshoheit bereits an der anerkannten Scheidelinie unantastbarer Privatrechte angelangt ist, überhaupt noch einen Schritt weiter zu gehen; dahingegen der Art. 30 der Bundesverfassung gerade die Abschaffung der noch bestehenden Transportvorrechte in die Hände der spätern Bundesgesetzgebung legt und dadurch den rein eidgenössischen Charakter der ganzen Angelegenheit für immer feststellt.

Die Bundesbehörden sollen hierbei zufolge dem angerufenen Verfassungsartikel allein die Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größern Theils derselben zu Rate ziehen, und daß ein solches Interesse in dem vorliegenden Falle auf dem Spiel steht, wird niemand bestreiten, der erstlich die allgemeine staatliche Wichtigkeit des Verkehrs, sodann die direkte Beteiligung der schweizerischen Zollverwaltung und endlich die Thatsache sich vergegenwärtigt, daß verschiedene industrielle Nachbarkantone sowohl für den Bezug von Rohstoffen als für die Ausfuhr ihrer Fabrikate hauptsächlich auf die bündnerischen Handelsstraßen angewiesen sind. Und gewiß müßte auch nur eine teilweise Mitleidenschaft unseres Kantonsraths beim fraglichen Auskauf der Portensrechte um so unbilliger und unzulässiger erscheinen — angesichts der großartigen Opfer, welche unsere ausgedehnten und höchst schwierigen Straßenbauten erfordert haben — und angesichts der fortbauenden drückenden Last der Straßenunterhaltung und des Schneebruchs auf nicht weniger als drei schweizerischen Alpenpässen, während anderwärts diese kostspieligen und beschwerlichen Arbeiten auf eidgenössische Rechnung besorgt werden.

Wenn es sich demzufolge mit Zuversicht erwarten läßt, daß die hohen Bundesbehörden in Anbetracht einer augenscheinlichen Dringlichkeit und in strikter Anwendung des Art. 30 der Bundesverfassung veranlaßt sein werden, die noch bestehenden bündnerischen Portensrechte völlig aufzuheben, den Berechtigten hiefür eine nach billigem Maßstab bestimmte Entschädigung zuzusprechen und den Betrag derselben selbst-

verständlich auf die Bundeskasse zu übernehmen, so dürfte am Schlusse einzig noch die Hindeutung am Platze sein, wie sehr es wünschbar und gerechtfertigt wäre, von vornherein gegen jede nutzlose Verschleuderung solcher Entschädigungsgelder Vorseege zu treffen.

Gewiß und unbedenklich kommt es den hohen Bundesbehörden zu, bei der Auslösung selbst die Natur des ganzen Rechtsverhältnisses im Auge zu behalten und den Empfängern irgend einer Auskaufssumme zugleich zur Pflicht zu machen, daß dieselbe nicht anders als zu einem gemeinnützigen Zwecke — namentlich im Interesse der Straße und des Verkehrs verwendet werden dürfe.

Niemand und auch die Porten nicht, werden es wagen, hiergegen die mindeste Einsprache zu erheben.

Kodel des ausgetheilten Geldes in der Nachbarschaft Sagens.

Anno 1735. *)

(Mittheilung von J. C. Muoth.)

Hier folgt ein Beispiel der Verteilung von Gemeindegeldern unter die Bürgerschaft (vischins) einer alten hündnerischen Gemeinde oder Nachbarschaft aus dem XVIII. Jahrhundert.

Anno 1735 hatte die Nachbarschaft Sagens im Oberlande ihren Wald *Casti* (wohl nur das Holz, nicht den Grund und Boden) einem gewissen Johann Mathias Cavelti um die Summe von fl. 400 (Fr. 621) verkauft. Am 18. Januar 1735 wurde nun mit Zustimmung der Gemeindeversammlung die genannte, seither einbezahlte Summe, unter Berufung auf einen Verteilungsmodus vom 29. Januar 1719, vom Gemeinderat nach folgenden Grundsätzen unter die Bürger verteilt:

1. „Zwey dritten thail fallen auf die (zu Sagens) befindlichen Haußhaltungen oder Feürstetten,

2. und ein drittenthail auf alle männlich befindlichen Nachpuren, so gegenwertig im Lande (Kanton) oder Underthanenlande (Weltlin zc.) sich erfinden.“

*) Original im Besitze von Herrn Nationalrat A. Steinhäuser.