

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

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1925)

Heft: 12

Artikel: Zur Vorgeschichte der Bernhardinstrasse

Autor: Pieth, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-396418>

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: 28.04.2026

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

BÜNDNERISCHES MONATSBLATT

ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

—→ ERSCHEINT MITTE JEDEN MONATS. ←—

Zur Vorgeschichte der Bernhardinstraße.

Von Dr. F. Pieth, Chur.

In einem Zeitpunkte, wo das Projekt einer Bernhardinbahn so lebhaft diskutiert wird, hat es einiges Interesse, ein paar historische Reminiszenzen aus der Geschichte zweier Alpenstraßenprojekte aufzufrischen, die zu der Zeit, als das Königreich Italien noch nicht bestand und Österreich im Besitz der Lombardei war, sogar die europäische Diplomatie eine Zeitlang lebhaft beschäftigten. Ich meine die Bernhardin- und Splügenstraße.

Im Jahre 1817 äußerte Österreich den Wunsch, eine Straßenverbindung zwischen der Lombardei und dem Vorarlberg über den Splügen herzustellen. Gleichzeitig standen Gesandte des Königreichs Sardinien mit Graubünden in Unterhandlung wegen Anlegung einer Straße über den Bernhardin und durch Piemont nach Genua. Der Vertrag zwischen dem Turiner Hof und den Regierungen von Tessin und Graubünden war dem Abschluß nahe, als Österreich das Splügenprojekt bei der Graubündner Regierung lebhaft betrieb. Da die Anlegung beider Straßen zugleich nicht durchführbar schien, so galt es zwischen beiden Projekten zu wählen. Im Großen Rat von Graubünden entstand heftige Teilung. Der Bundespräsident, Graf Johann von Salis-Soglio, mit seinem Anhang war für den Vorschlag des Wiener Kabinetts. Die ganze demokratische Partei widersetzte sich ihm. Von Anfang an nahm Rußland Stellung zu dieser Frage. Der russische Geschäftsträger arbeitete unermüdlich für das Projekt der Bernhardinstraße und suchte auch den preußi-

schen Gesandten in der Schweiz, Justus von Gruner, für dasselbe zu gewinnen. Allein schließlich siegte doch das Wiener Kabinett. Es anerbote sich, fast alle Kosten der Splügenstraße zu tragen, und bewog die Regierung von Tessin, durch Gewährung beträchtlicher Vorteile an Salz und Getreide auf fünfzig Jahre hinaus, zum Rücktritt von den Unterhandlungen mit Turin wegen der Bernhardinstraße, für deren Bau Tessin bereits 200 000 Fr. versprochen und zur Anlegung eines beträchtlichen Teiles derselben auf seinem Gebiet sich bereit erklärt hatte. Zugunsten Österreichs hatte sich der Kanton Tessin sodann nicht nur verpflichtet, jene Strecke nicht zu bauen, sondern auch die Entstehung der Bernhardinstraße möglichst zu verhindern.

Nach dem Rücktritt Tessins verhandelte aber Sardinien mit Graubünden weiter. Jedoch war die Frage jetzt eine kompliziertere geworden. Es galt nicht nur jene 200 000 Franken zu übernehmen, sondern die Konvention zwischen der lombardischen Regierung und Tessin außer Kraft zu setzen. Der sardinische Gesandte suchte nun dahin zu wirken, daß die Tagsatzung dem Vertrag zwischen Österreich und Tessin als einem bundeswidrigen die Ratifikation verweigere. Er suchte auch Gruner, den preußischen Gesandten, in Mitwirkung zu ziehen, indem er ihm eine Depesche zeigte, wonach die Gesandten in Turin das Bestreben dieses Hofes zu unterstützen geneigt waren. Gruner lehnte eine Einmischung bis auf weitere Befehle ab, da er keine Nachricht vom preußischen Gesandten in Turin hatte und die ganze Angelegenheit lediglich als einen Gegenstand der Handelsökonomie der Schweiz mit Nachbarstaaten ansah. Aus Rücksprachen konnte er auch entnehmen, daß sich die Tagsatzung nicht in die Sache mischen werde. „Die Mehrzahl der Kantone“ — so berichtet Gruner — „insbesondere Zürich, Bern, Luzern, Uri, Zug u. a., siehet die Anlegung eines Handelsweges über den Bernhardin ungern, weil die Gotthardstraße, an der so viele Interessen haben, dadurch verlieren würde. Dagegen wendet man wider die Fahrbarmachung des Splügen nichts ein, weil sie im Verkehr der Schweiz nichts ändern und den von Tirol befördern wird.“

Graubünden legte der Tagsatzung den am 12. Juli 1818 mit Sardinien geschlossenen Vertrag betreffend die Anlegung der Bernhardinstraße zur Ratifikation vor. In der Diskussion widersetzten sich Tessin und einige andere Kantone der Genehmigung.

Die Tagsatzung aber erkannte mit großer Mehrheit, daß es nicht darauf ankomme, ob der Vertrag im Interesse einzelner Kantone sei, sondern darauf, ob er den Rechten der Eidgenossenschaft und dem Bundesvertrag nicht widerspreche; da dies nicht der Fall war, wurde der Vertrag genehmigt. Sardinien übernahm die 200 000 Franken, die der Kanton Tessin früher zu leisten versprochen hatte. Zwar wollte Tessin sich den Anschein geben, als mache es mit der Verpflichtung gegenüber Österreich Ernst, indem eine seiner Gemeinden, welche einen auf jener neuen Straße gelegenen Weg ausbessern wollte, mit Waffengewalt daran gehindert wurde. Indessen konnte nach Genehmigung der Konvention zwischen Sardinien und Graubünden der Anlegung der Straße nichts mehr in den Weg gelegt werden. So hatte Tessin die vorteilhafte Bedingung gegenüber Österreich erlangt, ohne daß dieses seinen Zweck erreichte. Der Nachfolger Gruners als preußischer Gesandter in der Schweiz, S. v. Armin, schreibt die Schuld der mangelhaften Aufmerksamkeit des österreichischen Gesandten zu. Er sah diese Wendung als gefahrdrohend für Österreich an, da in jedem Kriege zwischen Frankreich und Österreich erstere Macht Sardinien in sein Interesse und ihm Versprechungen in der Lombardei verheißen werde, und in diesem Fall sei diese Straße von höchster militärischer Wichtigkeit. Österreich habe einen großen Fehler begangen, daß es damals, als es sich zum Herrn der Lombardei machte, nicht alles aufbot, um auch in den Besitz Genuas und des Langensees zu gelangen; denn so hätte es Sardinien unschädlich gemacht und wäre Heri beider genannten Straßen geblieben. Armin meinte sogar, Österreich hätte sich damals auch Tessins bemächtigen sollen.

Übrigens erfuhr er, daß hinter dem Straßenprojekt über den Bernhardin nicht bloß Sardinien und Graubünden steckten, sondern daß auch Rußland und die süddeutschen Staaten die Realisierung desselben betrieben. Schon 1817 schrieb der Erzherzog Johann von Österreich an Pictet de Rochemont nach Genf, man wisse bestimmt, „daß aus dem Norden große Summen zur Begünstigung dieser Straße abgesendet würden“, und Armin fügt hinzu: „Solange ich hier bin, habe ich immer gefunden, daß die russische Gesandtschaft jeden Plan gern sucht, wodurch Österreich von der Schweiz aus bedroht werden kann.“ Übrigens gestand ihm der bayrische Gesandte, daß es der Plan der süddeutschen Staaten sei, die von Sardinien angefangene Straße von

Chur aus über Schweizergebiet bis an den Bodensee fortzusetzen, um so für ihre Staaten einen von Österreich ganz unabhängigen Handelsweg nach Italien zu erhalten¹.

Gebaut wurde dann bekanntlich in den nächstfolgenden Jahren sowohl die Splügen- als die Bernhardinstraße. So rasch wie damals diese beiden Straßen dürfte weder eine Splügen- noch eine Bernhardinbahn entstehen. Aber es gewährt im gegenwärtigen Augenblick ein hohes Interesse, einen Blick zu tun auf die damaligen verkehrspolitischen Bestrebungen.

Durch Vermittlung des Herrn Schulinspektors A. Ciocco ist der Herausgeber des Monatsblattes in den Besitz eines sehr interessanten Aktenstückes gelangt, welches Herr Prof. Eligio Pometta im Wiener Staatsarchiv aufgefunden hat. Es handelt sich um einen Bericht an die österreichischen Behörden, in welchem auf die großen Nachteile einer Bernhardinstraße für Österreich und auf Mittel zu deren Bekämpfung hingewiesen wird². Das Dokument versetzt uns mitten hinein in den Kampf, der damals zwischen den Anhängern einer Splügenstraße und denjenigen einer Bernhardinstraße geführt wurde.

Kurzgefaßte Betrachtungen über den vorhabenden Straßenbau von Lindau am Bodensee nach Arona in Piemont durch den Canton Graubünden mit gänzlicher Umgehung der k. k. öst. Staaten. (1818.)

Das Vorhaben des Cantons Graubünden, durch die rhätischen Alpen eine neue Verbindung zwischen Deutschland und Italien mit völliger Ausweichung der österreichischen Monarchie zu eröffnen, ist so feindselig von Seiten des ersteren und in commercialer Hinsicht sowohl als in militärischer so nachtheilig für letztere, daß es dem Unterthanen, welcher eine genaue Kenntniss von den in Frage stehenden physischen und politischen Lokalitäten besitzt, zur Pflicht wird, auch unaufgefordert und selbst mit Gefahr, der Zudringlichkeit beschuldigt zu werden, seine Ansichten und Meinungen über diesen äußerst wichtigen Gegen-

¹ Die bisherigen Mitteilungen stammen aus den Berichten der preußischen Gesandten Justus von Gruner (1816—19) und Sixt von Armin (1819—21) in der Schweiz.

² Den Verfasser des Berichtes konnte der Herausgeber nicht einwandfrei feststellen. Nach einem dem Berichte beigelegten Schreiben des Grafen Saurau in Wien an den Grafen Julius von Strassaldo, Gubernialpräsident in Mailand, vom 5. Juni 1818 möchte man schließen, ein Major Dumont hätte ihn verfaßt.

stand zur beliebigen Prüfung der hohen und höchsten Behörden gehorsamst zu unterlegen.

Wie groß auch der Umfang dieser Angelegenheit sein möchte, wenn sie gründlich auseinandergesetzt werden sollte, so reichen die folgenden Hauptzüge hin, die Sache in ihr wahres Licht zu setzen, und die Mittel anzudeuten, wie der angedrohten Gefahr zu begegnen sein möchte.

§ 1. Geographische Lage von Graubünden in commerzieller und militärischer Rücksicht.

In Norden, Süden und Osten ist Graubünden von österreichischen Provinzen umgeben, in welche es in einen vorspringenden Winkel hineindringt, durch unzählige Gebirgspässe und mehrere Commerzialstraßen mit ihnen in Verbindung steht, und den kürzesten Weg zwischen Teutschland und Italien dem Transithandel darbietet; während es durch unwegsame Gebürge gegen Westen von der Schweiz gleichsam getrennt ist, da bloß eine einzige fahrbare Straße über den Rhein nach dem Canton Sankt Gallen führt, und gegenwärtig schlechte, bloß nur für Lastthiere fähige Communicationen über den Bernhardinerberg nach Bellinzona und über den fürchterlichen nur einige Monate offenen Crispalt nach der Teufelsbrücke auf dem St. Gotthard bestehen.

Zu bemerken ist, daß alle Italien begränzenden Berghöhen dem Graubündnerischen jetzt Schweizerischen Gebiete zugehören.

§ 2. Politische Lage von Graubünden.

Seit seiner Kantonalisierung, mithin seit Verlust seiner Selbständigkeit, ist es als 22. Theil des helvetischen Bundes den politischen Verfügungen der übrigen Cantone unterworfen, deren offene Grenzen gegen Westen und Norden ihr Interesse dahin lenken und von Osten abziehen.

§ 3. Politische Gesinnungen von dessen Einwohnern in der gegenwärtigen Zeit.

Die Verfassung ist rein demokratisch. Die höchste Gewalt steht bei den Gemeinden.

Die Partheien theilten sich, besonders seit der französischen Revolution, in österreichische und französische. Letztere erhob sich über erstere seit dem Mediationsakte und triumphierte vollends 1815 bei der neuen Organisation der Schweiz. Jene existiert noch, wiewohl in der Minorität, und besteht aus einigen Ge-

meinden, dem größten Theil der katholischen Geistlichkeit, und einzelnen Partikularen. Die Masse des Volkes, welche die unnatürliche Verschmelzung des Freistaates Graubünden mit der Schweiz zum Theil nicht gerne sah, zum Theil deren jetzt überdrüssig ist, wäre nicht schwer zu gewinnen gewesen, wenn man sie zu behandeln gewußt hätte.

§ 4. Entstehung des Projektes, eine fahrbare Communication zwischen West-Europa und Genua, durch die Schweiz und Piemont über den Bernhardinerberg in Graubünden zu eröffnen.

Schon 1816 wurde dieser Gedanke aufgefaßt und zwar hauptsächlich von denjenigen Individuen, welche am meisten zur Kantonalisierung Graubündens, mithin zur Losreißung von dessen bisher bestandenen, engen, natürlichen und glücklichen Verhältnissen mit Österreich beitrugen.

§ 5. Beweggründe dieser gegen Österreich feindseligen Unternehmung.

a) Angewöhnter Haß gegen Österreich seit der französischen Revolution.

b) Theilnahme und Mitwirkung an den politischen Ansichten der Schweiz.

c) Unabhängigkeit von Österreich sowohl in ökonomischer als in politischer Hinsicht.

d) Absicht, Österreich gegen Graubünden zu reitzen, damit dieser neue Canton sich von dieser Macht ganz losreißen und an die Schweiz unbedingt schließen müsse.

§ 6. Vorbereitungen zur Ausführung dieses Planes und Fortgang dieser Angelegenheit.

Diese erhellen aus folgenden Briefauszügen von Chur in Graubünden.

Vom 4. May 1817: Obristlieutenant Peter Tscharner wurde 1816 vom kleinen Rath nach Turin gesandt, um daselbst Eröffnungen zu machen wegen des vorhabenden Projektes, der Anlegung einer Straße von Chur über den Bernhardinerberg nach Bellinzona und durch Piemont nach Genua. Obgedachter Tscharner wurde sehr gut aufgenommen. Indessen haben die Churer Kaufleute 50 000 Gulden angeboten, um dieses Jahr noch die Straße anzufangen.

12. Juni 1817: Der Vorschlag zum Straßenbau ist mit einigen wichtigen Modificationen vom großen Rath gebilligt worden. Er theilt sich in 4 Theile:

A. Unterhandlungen des Herrn Tscharners mit dem Hofe von Turin, um Subsidien für den Drittheil des auf 1 300 000 Lire di Milano berechneten Kostenbetrages.

B. Unterhandlungen mit dem Canton Ticino für 200 000 Lire di Milano.

C. Einverständnis mit den Churer Kaufleuten zu einer Subskription von 200 000 Gulden.

D. Festsetzung für Mitwirkung der Gemeinden für unentgeltliche Lieferung von Materialien und Tagelöhnern.

31. Oktober 1817: Graf Saurau schrieb den 8. August an den kleinen Rath, wo er den Bau der Straße zwischen Chur und Chiavenna über den Splügenberg vorschlägt. Herr v. Schraut schrieb den 4. September an den kleinen Rath, um Graubünden einzuladen, zum Bau einer fahrbaren Straße, sei es über den Splügen oder über den Julier, mitzuwirken, wobei er ein günstigeres Handelssystem von Seiten Österreichs versprach. Man antwortete, daß die Anträge dem großen Rath bei seiner ersten Tagung vorgetragen werden würden.

Gegen Ende August erschien zu Chur Herr Mazzoleni, Vice-delegato in Sondrio. Dieser hatte den Splügen, Julier und den Septimer bereiset und kehrte den 23. über den St. Bernhardiner, Bellinzona und Lugano zurück.

Der kleine Rath sandte zu Ende September zwei Delegierte nach Bellinzona, um die letzte Hand an die Convention mit dem Canton Ticino zu legen; er schloß mit den Churer Speditoren ein Abkommnis zur Errichtung einer Gesellschaft actionnaire für den Bau der St. Bernhardiner Straße und ließ den 17. Oktober eine Einladung zur Aktien-Annahme bis auf 300 000 Gulden und einen Prospectus des aus dieser Unternehmung fließenden Vortheiles kundmachen.

Den 23. versammelte sich die Standescommission und den 25. Oktober waren die Aktien für obgedachten Betrag bereits alle vergriffen.

Erst den 27. Oktober, der letzten Sitzung der Standescommission, brachte der damalige Präsident die erwähnten Schreiben des Grafen von Saurau und des Herrn von Schraut vor, ohne eines Wortes weder von den Verhandlungen mit dem Ticino

noch von denjenigen mit den Churer Speditoren zu erwähnen. Graf Salis, damals eines der Häupter des Cantons Graubünden, widersetzte sich der Eilfertigkeit mit der Bemerkung, daß es unklug wäre, jetzt, wo Österreich Eröffnungen gemacht hätte, andere Verhandlungen fortzusetzen und zu beenden, bevor man die Entwicklung jener kenne; allein er wurde nicht unterstützt und man beschloß, Herrn von Schraut zu antworten, daß man die Nützlichkeit einer fahrbaren Straße zwischen Chur und Chiavenna einsehe, aber aus mehreren Gründen diejenige über den Julier vorziehe; allein da die bündnerischen Geldquellen sehr beschränkt wären, so ersuche man ihn, die ausführlichen Vorschläge des Hofes mittheilen zu wollen, um sie dem großen Rathe vorlegen zu können; bei dieser Gelegenheit wurde auch die Bemerkung beigefügt, daß die neuen Mailänder Restriktionsverfügungen, die neuen Postverordnungen und die Verweigerung der Lebensmittel-Ausfuhr in Widerspruch mit den Zusicherungen der Einführung eines weniger drückenden Zollsystems zu stehen scheine.

A Marca ist ein guter Mann, allein er sieht nur die Bernhardiner Straße, die durch seine Heimat läuft; Sprecher und Tscharner aber handeln nach einem System und sind die Seele dieser Unternehmung. Ihre Absicht ist, das Geschäft der Bernhardiner Straße durch Überraschung zu fördern, damit bei den weitem allfälligen Discussionen mit Österreich davon weiter die Rede nicht mehr sei. Sie sagen, mit dem Hofe wegen Anlegung der Julier Straße als einer zweiten Verbindung unterhandeln zu wollen.

Gengel kam von Bellinzona nach dem Schluß der Standeskommissionssitzungen zurück; noch hat er keine Relation abgestattet, allein es heißt, er hätte mit dem Canton Ticino abgeschlossen.

Der große Rath wird vermuthlich zu Ende Novembris oder Anfangs Decembris zusammentreten. Gaudenz Planta hat sich, aus Haß gegen Österreich, auch auf die Seite der Bernhardiner geschlagen.

Wird durch den Hof die Straße zwischen Chur und Chiavenna über den Julier vor dem, als die über den St. Bernhardin zu Stande kommt, gebaut, so geht das berüchtigte Projekt gewiß zu Wasser.

Peter Tscharner ist noch zu Turin, der Austritt des Grafen Valaise aus dem Ministerium hat seine Negoziationen unter-

brochen; allein die Bernhardiner nehmen schon ihre Maßregeln, um andere Hilfsquellen zur Durchsetzung ihres Planes ausfindig zu machen, im Falle diejenige des Piemonts fehlen sollte.

Vom 2. Jänner 1818: Die neue mit dem Canton Ticino geschlossene Convention bestimmt fünf Jahre zur Bezahlung der verheißenen 200 000 Lire di Milano, zu 40 000 Lire jährlich. Die Regierung des Ticino verspricht beizutragen, daß der große Rath dieses Kantons nicht auf der Bedingung beharre, den Splügener Berg geschlossen zu halten.

In der Mitte Decembris kehrte Tscharner von Turin zurück mit der Nachricht, daß der dortige Hof bereit sei, eine Subsidie von 200 000 Franken und eine zollfreie Ausfuhr jährlicher 8000 Säcke halb Reis und halb andere Frucht auf ewige Zeit für Graubünden zu bewilligen. Gedachter Tscharner wurde von der Mehrheit des kleinen Rathes mit dem Befehl nach Turin zurückgesandt, schleunigst abzuschließen, damit die Convention den 7. Jänner der Standeskommission und den 14. Jänner dem großen Rath vorgelegt werden könne. In dem erlassenen Convocatorium zur Versammlung des großen Rathes wurde deutlich die Absicht ausgesprochen, die Arbeiten der neuen Straße mit dem Merzen zu beginnen.

Den 27. Jänner 1818: Den 8. Jänner versammelte sich die Standeskommission, den 27. wurde dem großen Rathe durch eine große Mehrheit das von dem kleinen Rath den 17. Oktober 1817 mit den Churer Speditoren und Aktionären gepflogene Einverständnis, wodurch der Transito von 75 000 Centner Güter über den Bernhardin garantiert wurden, bestätigt.

Im Traktat von Turin verheißt der König 280 000 neue Piemonteser Lire (Franken), die zollfreie Ausfuhr jährlicher 40 000 Emine (zu 2 Rubbi Mayländer Gewicht) und der freie Durchpaß von anderen 40 000 Emine Getreide von Genua.

Den 6. Februar: Der große Rath schloß den 31. Jänner seine Sitzungen. Durch eine ansehnliche Mehrheit billigte er die Traktate mit dem Könige von Sardinien und dem Cantone Ticino, und erklärte sogar, daß die rücksichtlich des Baues der Bernhardiner Straße eingegangenen Verpflichtungen unwiderlich sein sollen, auch im Falle allfälliger Eröffnungen von Seite Oesterreichs. Dieses Geschäft kann aber noch nicht als definitiv abgeschlossen betrachtet werden, bis die Gemeinden obige Conventionen nicht bestätigt haben. Die zur Aufforderung

dieser Willensmeinungen nothwendigen Circularien werden aber nicht eher versendet werden, bis nicht vorläufig folgende drei Punkte erörtert worden sind:

1. Die bestimmte Erklärung des Ingenieurs Pocobelli, daß er sich verpflichte, den vorhabenden Bau für die Summe von 1 300 000 Lire di Milano auszuführen.

2. Eine Erläuterung des Turiner Hofes in Hinsicht der Prämien, das ist 30 kr. für jeden Centner Transito-Güter, welche den Aktionären auf 50 folgende Jahre bewilligt werden sollen.

3. Die Versicherung des Cantons Ticino, sich den Obliegenheiten, welche durch den Turiner Traktat auf ihn fallen, zu unterziehen.

Vom 19. März 1818: Der kleine Rath hat den 20. Februar mittels Circularien die Gemeinden aufgefordert, sich über die Annahme oder Verwerfung der zwei Traktaten mit dem König von Sardinien und dem Canton Ticino zu erklären, ohngeachtet der große Rath beschlossen hatte, diese Anfrage aufzuschieben, bis der Turiner Hof und der Canton Ticino die verlangten Erläuterungen und Zusagen ertheilt haben werden. Sprecher nahm diese Abweichungen von den Beschlüssen einer höhern Behörde über sich, und der Termin zur Einsendung der Willensmeinungen der Gemeinden wurde auf den 15. März festgesetzt. Versprechungen, Drohungen und Kunstgriffe aller Art wurden angewendet, um die Ratifikation der erwähnten Traktate dem Volke zu entreißen. Zu diesem Ende wurden zwei Pamphlete häufig in Circulation gesetzt, auch ermangelte man nicht, einestheils alles mögliche auszustreuen, was die Gemüther gegen Oesterreich erbittern könnte, und auf der anderen Seite versicherte man, der Hof lege keinen Werth auf den vorhabenden Bernhardiner Straßenbau, da er das Stillschweigen darüber beobachte.

Endlich kam Herr Mazzoleni den 17. März in Chur an; er ist beauftraget, hinlänglich freie Tratten (freie Kornausfuhr) in Chur anzubieten, und denjenigen Konfiszierten, welche die Ansichten des Hofes unterstützen würden, die beruhigendsten Versicherungen zu geben; er zeigt auch den Entschluß Seiner Majestät an, die Straße von Chiavenna über den Splügen anzulegen, und Beiträge für den Straßenbau auf Graubündnerischem Boden zu bewilligen: alles dieses jedoch unter der *conditio sine qua non*, daß man von der Eröffnung des St. Bernhardiner Berges absehe. Diese Vorschläge werden ohne Zweifel von der bevor-

stehenden Standescommission in Erwägung gezogen werden müssen, um zu entscheiden, ob die Auswechslung der allfällig ratifizierten Traktaten erfolgen, oder ob die außerordentliche Zusammenberufung des großen Rathes nothwendig sei, um demselben die k. k. öserreichischen Eröffnungen vorzulegen.

Den 27. März: Die Standescommission ist versammelt. Die Willensmeinungen der Gemeinden über die ihnen vorgetragene Ratification der Traktaten mit dem Könige von Sardinien und dem Canton Ticino wurden classificiert, und es ergab sich, daß 43 Stimmen unbedingt die Ratification ertheilten und 12 sie versagten.

Baron von Mont hat inzwischen von dem großen Rath des Canton Ticino Nachricht erhalten, daß die Ratification des Traktates mit Graubünden bis im Monat Juni oder bis zu einer außerordentlichen Versammlung dieser obristen und souveränen Behörde aufgeschoben bleibe.

Herr Mazzoleni übergab dem kleinen Rath zwei Noten, worin er ausdrücklich die Verzichtleistung auf den St. Bernhardiner Straßenbau begehret, allein die gegenwärtigen Wortführer sind erboster als je, und denken schon auf Mittel und Wege, den allfälligen Ticinischen Ausfall von 200 000 Lire di Milano zu decken.

Vom 17. April 1818: Da der große Rath des Cantons Ticino die Ratification des Traktates mit dem Canton Graubünden verschoben hat, so hat letzterer erklärt, daß wenn die Ratification nicht bis Ende April erfolgt, so werde man andere angemessene Maßregeln treffen.

Tscharner ist abermals nach Turin gesandt worden; er ist unter anderm auch beauftragt, die Gesinnungen der an jenem Hofe residierenden fremden Minister rücksichtlich dieses Gegenstandes zu erforschen.

§ 7. Allgemeiner Plan der Bernhardiner Actiönärs, den Transito-Handel von West- und Nordwest-Europa mit Italien und dem mittelländischen Meere mit Ausweichung der k. k. Staaten eine neue Richtung zu geben.

Von Augsburg über Lindau, Rorschach, Rheineck, Altstetten, Werdenberg, Sargans, Ragaz nach Chur.

Von Basel, Frankfurt und Kölln über Schaffhausen, Winterthur, Weil (Wil), St. Gallen, Altstetten usw. nach Chur.

Von Chur über den Bernhardiner-Berg, Bellinzona, Arona durch das Piemont nach Genua.

§ 8. Gegenwärtiger Zustand der Straße von Chur nach Bellinzona.

Technisch ist die Fahrbarmachung dieser Straße möglich. Die Schwierigkeiten zeigen sich hauptsächlich an drei Stellen.

a) Durch die Viamala zwischen Thusis und Zillis im Schamser Thal auf die Strecke von einer starken Stunde, wo der Rhein durch ungeheure senkrecht stehende Felsen, die unausweichbar durch Sprengung erweitert werden müßten, sich eine tiefe Bahn ausgewaschen hat.

b) Durch die Roffla, einen zwei Stunden langen Paß längs dem Rheine zwischen Audeer im Schamserthale und Nuffenen im Rheinwalde, wo an mehreren Orten gleich der Viamala Felsen gesprengt und die Schluchten erweitert zu werden haben.

c) Über den Bernhardiner Berg, der von dem Dorfe Hinter-Rhein am Ursprunge des Rheins bis Misocco im Misoxerthal eine Entfernung von beiläufig acht Stunden beträgt.

Diese Hindernisse können mit Kosten und Beharrlichkeit überwunden werden.

§ 9. Vorhabende hydraulische Neben-Projekte zur Beförderung des Waarenzuges über den Bernhardin nach Bellinzona.

a) Regulierung des Wildstromes Lauquart vermittelt dessen geraden Führung in den Rhein bei Fläsch, Grenzort am Vadutzischen, wodurch der Rhein leicht bis Retzüns schiffbar gemacht werden könnte.

b) Regulierung des Rheins im Domleschger Thale, damit er fähig werde, von Retzüns bis Fürstenu noch zwei Stunden weit Waaren zu führen.

c) Die Anlegung eines Canals, der höchstens vier Stunden betragen möchte, um dem Rheinflall von Schaffhausen auszuweichen.

Realisieren sich die Projekte, so würden die aus Holland kommenden Waaren bis Arona nur 18 Stunden ungefähr, nämlich von Fürstenu bis Magadino am Lagomaggiore auf der Achse geführt werden müssen.

§ 10. Bestehende Verbindungen von Augsburg nach Mayland über die rhätischen Gebirgspässe.

Von Augsburg über Kempten oder Lindau durch das Vorarlberg bis Chur besteht eine vollkommene Kunststraße. Von Chur geht der Weg südwestlich bis zum Dorfe Splügen, wo er sich theilt, um rechts über den Bernhardin, und links über den Splügner Berg nach Chiavenna sich zu ziehen.

Östlich wendet sich die Straße bis nach Bivio, deren eine über den Septimer-Berg, der andere über den Julier und beide durch das Bergell nach Chiavenna führen.

§ 11. Beschreibung der Straße über den St. Bernhardin.

Die Straße bis Splügen beträgt ohngefähr 11 Stunden, wovon jetzt nur zwei mit Frachtwägen benutzt werden können, auf der übrigen Strecke werden bloß Saumpferde oder äußerst kleine Landwägen zur Fortschaffung der Waaren gebraucht. Von dort über den Bernhardiner Berg bis Bellinzona sind noch 16 bis 18 Stunden, ebenfalls nur für Saumpferde und Landwägen fahrbaren Weges.

Von Bellinzona über Lugano, Como nach Mayland sind ungefähr acht Posten, und ebenso viel von obgedachtem Orte über den Lago Maggiore nach Varese und Mayland.

Also wäre beiläufig die Entfernung von Chur nach Mayland 60 Stunden.

§ 12. Beschreibung des Splügener Bergpasses.

Vom Dorfe Splügen am Fuße des Berges bis Isola auf der anderen Seite desselben sind vier Stunden, von dort über Chiavenna, dem Comer See nach Mayland noch 30, mithin von Chur bis Mayland 45 Stunden.

Sollte die Anlegung dieser Straße in Vorschlag gebracht werden, so sind folgende Betrachtungen in Erwägung zu ziehen:

a) Die Lage dieses Berges bietet fast unübersteigliche Hindernisse zur Anlegung einer fahrbaren Straße dar, und würden diese auch vermittelt ungeheurer Kosten überwunden werden können, so wird diese Communication immer mit großen Gefahren verbunden und häufigen Unterbrechungen ausgesetzt sein.

Gegenwärtig geht der Pfad, nur für Saumpferde tüchtig, von Isola aus, längst dem links fließenden Wildstrome Liro steil

bergan, dann gelangt man nach vielfältigen sehr kurzen Wendungen an den sogenannten Cardinello, einen in zerbröckelnde und verwiterte Kalkfelsen gehauenen, an manchen Orten kaum sechs Schuh breiten Paß, wo die angemessene Erweiterung des Weges zu Frachtwägen durchaus unmöglich ist. Diese ganze Strecke ist zwar von den Lawinen und der Tormenta oder Bisa, ausgenommen an einer Stelle unter dem Cardinello, wo sie bei den oftgedachten Wendungen öfters mit Wuth bestrichen wird, ziemlich gesichert, allein sie läuft durchgehends längst steilen Abhängen, die durchgehauen werden müssen.

Um dem äußerst gefährlichen, steilen und über Abgründe schwebenden Passe des Cardinello auszuweichen, hatte man zu mehreren Malen versucht, die Straße auf der andern Seite des Wassers zu nehmen, wo der minder jähe Abhang des Gebirges mehr Raum gibt, eine breitere Straße anzulegen; man mußte aber jedesmal diese Versuche aufgeben, weil die ganz unbewaldete Bergwand unzählige Lawinen erzeugt, welche den Gebrauch des Weges gänzlich untersagen.

Ein dritter Pfad, nur auf die Berghöhe zu gelangen, zeigt sich über Madesimo, einem elenden Dorfe zwischen Campodolcino und Isola. Allein dieser, obgleich ungleich minder steil als jener über den Cardinello, wird nie angebracht werden können, weil die fürchterlichste Bisa, die an mehreren Orten herrscht, und zwar hauptsächlich bei der Kapelle, bevor man zum Dörfchen gelangt, wo ein breites Thal sich öffnet, wie auch auf der nach dem Berghaus führenden eine Stunde langen Ebene, die angezeigten traurigen Wirkungen hervorbringt, wovon die schauerhaftesten Beispiele zeugen.

b) Diese Straße fällt im Dorfe Splügen in diejenige, welche von Chur über den St. Bernhardin nach Bellinzona führt, geht aber vorher noch beinahe zwei Stunden über Graubündnerisches Gebiet. Sie ist daher von dieser letzteren ganz abhängig und würde, bei dem Interesse der Bernhardiner Actionäre und des sie garantierenden Cantons, wenn die Fahrbarmachung der neuen Verbindung der Schweiz mit dem Piemont wirklich zu Stande kömmt, höchstens als eine den Contrebandhandel begünstigende Nebenstraße angesehen werden können, der um so lebhafter hier sein müßte, da die Mayländer die Einführung des österreichischen Prohibitivsystems als eine Bedrückung betrachten.

Da die oberste Höhe des Splügner Berges schweizerisch ist,

so kann in Kriegszeiten diese Verbindung gesperrt und abgeworfen werden, wo dann, wegen der außerordentlichen Verkettung dieser Gebirge, die keine Umgehung erlauben, auf der eine Meile von der österreichischen Grenze laufenden Straße über den Bernhardin unbemerkt und unbehindert Transporte nach Italien fortgeschafft werden können.

§ 13. Beschreibung des Weges über den Septimer Berg.

Von Chur bis Bivio ist die Entfernung 9 Stunden. Zu Tieffenkasten und ai molini (Mühlen) sind an beiden Orten selbstständige Strecken, wo an beiden Orten neu, aber ohne große Schwierigkeiten gebaut werden muß.

Von Bivio über Casaccia vier Stunden über den Berg, der auf der italienischen Seite, aus Mangel an Raum und wegen der Steilheit seines Abhanges, ganz unfähig ist, einer Kunststraße Raum zu geben. Bis Chiavenna sind noch fünf Stunden Wegs durch das steinige Bergell, wo aber keine Hindernisse zur Anlegung einer Chaussée vorhanden sind. Von Chiavenna bis nach Mayland 26 Stunden. Mithin wäre auf dieser Straße die Distanz von Chur nach Mayland 44 Stunden.

§ 14. Beschreibung des Passes über den Julier.

Von Bivio nach Silviplana über den Julierberg sind drei Stunden. Der Abhang auf der deutschen Seite ist sehr sanft, auf der entgegengesetzten Seite steiler, allein hier können ausgedehnte Wendungen leicht angebracht werden.

Von Silviplana nach Maloggia zwei Stunden ebenen Weges. Von dort nach Casaccia zwei sehr kleine Stunden, den Maloja-Berg herunter, der bereits jetzt mit Wagen befahren wird und nur erweitert werden muß.

Von Casaccia nach Chiavenna und Mayland 31 Stunden, also in Allem 47 Stunden.

§ 15. Vorschlag, diesen letzten zu wählen, und die Gründe hiezu.

a) Diese Straße würde von jeder andern völlig unabhängig und nie den Collisionen, welchen die über den Splügen ausgesetzt ist, unterworfen sein.

b) Die an dieser Straße liegenden Gemeinden würden dadurch in das österreichische Interesse gezogen werden.

c) Sowohl in commerzieller als in militärischer Hinsicht ist diese vorgeschlagene Verbindung von äußerster Wichtigkeit, denn sie nimmt in ihren Lauf jenseits des Juliers die bestehenden Communicationen mit Tirol über Nauders und den Furno nach Meran; über den Berniner Berg nach Tirano und über den Muretto (Monte dell'oro auf den Charten) nach Sondrio im Veltlin auf.

d) Wird der Bau dieser Straße beschlossen, und dazu die nothwendigen Vorkehrungen getroffen, so kann erwartet werden, daß Sardinien und der Canton Ticino die Zahlung der in den Conventionen vom 9. Jänner 1818 und 24. Oktober 1817 dem Canton Graubünden zugesagten Subsidien, wenigstens einstellen werden, indem sie leicht vorhersehen werden, daß durch die Anlegung dieser direkten Verbindung mit dem Mayländischen, welche viel schneller als über den St. Bernhardin ausgeführt werden kann, der Zweck, den Transito von den österreichischen Staaten ab und nach Piemont zu leiten, verfehlt sein würde, wo dann von selbst dieses ganze Unternehmen, theils aus Mangel an hinlänglichen Hilfsmitteln, und theils wegen der völligen Unabhängigkeit der Julierstraße, ganz unterbleiben müßte.

e) Der Waarenzug über den Julier wird keine Verzögerungen zu erdulden haben, da er über den ganzen Winter fahrbar ist, und auf beiden Seiten zu dessen Fuße bevölkerte Ortschaften zur allfälligen Ausschauelung des Schnees liegen.

f) Dem Contrebandhandel, der über das Dorf Splügen, wegen seiner Lage an zwei nach verschiedenen Staaten führenden Straßen, wegen der Gestalt der zwischen der Schweiz und dem Mayländischen liegenden Gebirge, und wegen der Bedürfnisse der Lombardei, mit großem Eifer und Leichtigkeit getrieben werden wird, ist die vorgeschlagene Verbindung nicht ausgesetzt, da der Transito durch das vorliegende Vorarlberg gehen, mithin vor dem Eintritt in Graubünden den österreichischen Zollverordnungen und Besichtigungen unterworfen sein würde, während bei der Ausführung des Vorhabens der Bernhardiner Actionärs die Absicht dahin zielt, eine directe Communication der Schweiz über den Canton St. Gallen und Graubünden mit Italien zu eröffnen, die k. k. Staaten auch auf der teutschen Seite auszuweichen, und die transitierenden Waaren der Inspection der österreichischen Zollbehörden zu entziehen.

g) Die Erbauung der Julier Straße als der kürzesten zwischen Augsburg und Mayland über das Vorarlberg und zwischen Wien

und Mayland über Innsbruck und das Engadin, macht jeden kostbaren und immer schwer, wo nicht unmöglich auszuführenden Versuch, durch das Veltin eine neue Commercialverbindung des Mayländischen mit Tirol zu eröffnen, sei über das Wormser Joch und das Graubündnerische Münsterthal oder über den gewiß unzugänglichen Ortels, oder endlich über Tressenda, Aprica, Ponte di legno, den Tonal, Valle di Sole nach Bozen, wo sie in die bereits bestehende Straße von Verona fallen würde, vollkommen überflüssig.

§ 16. Allgemeine Bemerkungen.

Da die Nordamerikaner in der Schweiz und in den Rheinländern Handelshäuser und Warenniederlagen anzulegen trachten, um auf ihren Schiffen die europäischen Fabrikate zu verführen, so muß ihnen der Transito nach Genua, als dem nächsten Hafen, von sehr großer Wichtigkeit sein, und daher wird die Straße über den St. Bernhardin, Bellinzona und Arona, welche auf dem kürzesten Wege dahin führt, auf alle mögliche Weise von den in diesem Handel beteiligten Kaufleuten begünstigt und befördert werden. Es ist mithin mehr als wahrscheinlich, daß bei der bekannten Geldlosigkeit in Graubünden die schnelle Vergreifung der 300 000 fl. Stamm-Actien und der genomene Entschluß, durch neue Actien-Zuschüsse den allfälligen Abgang der von Sardinien und dem Ticino versprochenen Subsidien zu ersetzen, die Mitwirkung fremder Behörden und Cassen vermuthen lasse.

Die beabsichtigte Straße über den St. Bernhardin und Bellinzona vereinigt sich bei Palanza am Lago maggiore mit derjenigen des Simplons und öffnet von Westen her nebst den Pässen über den Mont Cenis und den Großen Bernhard eine dritte Communication durch die Alpen nach Piemont. Kömmt nun diese Verbindung zu Stande, so wird der allfällige Bau einer fahrbaren Straße über den Splügen nach Chiavenna jenem weder in merkantilischer noch militärischer Hinsicht die Wage halten können, indem die von Graubünden mit Sardinien und dem Ticino eingegangenen Verbindlichkeiten von einer sehr ungünstigen Art für den lombardischen Transito sind, und weil es durchaus unmöglich ist, den Splügner Berg für schwere Militärtransporte zu eignen.

Wird aber auf dem Straßenbau über den Splügen beharret, und gibt man also der westlichen Communication zum Nachtheil

der östlichen den Vorzug, so geräth letztere in vollkommenen Verfall, und in wenig Jahren werden keine Spuren mehr von den bestandenen Verbindungen Graubündens mit Tirol, Veltlin und Chiavenna bestehen, — Verbindungen, die stets in Friedens- und in Kriegszeiten für so wichtig erachtet wurden, daß die österreichischen Beherrscher es nicht unter ihrer Würde hielten, durch Begünstigungen und Gnadenbezeugungen ein kleines von ihrem Staate umgebenes Völkchen sich geneigt und ergeben zu erhalten.

Würden später die Schwierigkeiten, wo nicht Unmöglichkeiten, den Splügener Berg gleich dem St. Bernhardiner für Lastwägen fahrbar zu machen, eingesehen, so sind große Summen unnütz verschleudert worden, und der Warenzug nach Bellinzona ist nachher in Gewohnheit übergegangen, welches bei Handelsstraßen berücksichtigt zu werden hat, da sie öfters manche Vortheile, die andere Straßen darbieten, zu überwiegen vermag.

Nur im Fall, daß der Straßenbau über den Splügen unwiderruflich beschlossen sein sollte, ist auf die Unterlassung desjenigen über den St. Bernhardin zu dringen, keineswegs aber, wenn der Julier fahrbar gemacht werden würde. Denn die Bernhardiner Actionärs, vom Canton Graubünden unterstützt, durch Traktaten mit Sardinien und den Ticino gebunden, und durch ihr persönliches Interesse angetrieben, würden die Straße, welche von Mayenfeld bis Lumino an der Bellinzoner Grenze auf eine Strecke von 30 Stunden ihr Territorium durchläuft, dahin zu benutzen wissen, um derselben, zum Nachtheil derjenigen über den Splügen, auf alle nur mögliche Weise zu begünstigen, — wohingegen der Julier Paß in keine Art von Collision mit der Bellinzoner Straße gerathen kann, frei von Vorarlberg durch Graubünden nach der Lombardie führt, und der Contrebande keine Gelegenheit gibt.

§ 17. Mittel und Wege, das Vorhaben des St. Bernhardiner Straßenbaus rückgängig oder doch unschädlich zu machen.

Da es nicht zu vermuthen ist, daß der Canton Graubünden durch Verhandlungen sich werde bewegen lassen, den beschlossenen Straßenbau über den St. Bernhardin aufzugeben, so sollte Bedacht genommen werden, auf eine zweckmäßige Weise diese für den lombardischen Transitohandel höchst verderbliche Unter-

nehmung zu hintertreiben; solches aber kann nicht anders wohl geschehen als mit der Eröffnung des kürzeren und weit bequemeren Passes über die rhätischen Julier-Alpen nach dem Lago di Como.

Wird nun diese auf genaue Kenntnisse gegründete Ansicht der Aufmerksamkeit würdig befunden und demnach beschlossen, den unterlegten Vorschlag auszuführen, so sind die Mittel und Wege anzuzeigen, wie dieses wichtige Vorhaben in Erfüllung gebracht werden könne.

Da die reine Demokratie, auf welcher die Verfassung des Cantons Graubünden begründet ist, nothwendigerweise Partheien erzeugt, den Partheigeist nährt, nach der Verschiedenheit des Interesses Gemeinden und Bürger trennt, und ein gegenseitiges Mißtrauen erzeugt, so muß nach den Grundzügen der Regierungsart dieses Landes gehandelt werden, um zum Zwecke zu gelangen.

So wie immer theilen sich auch jetzt die Partheien in österreichisch und anti-österreichisch Gesinnte. Jene wünschen in die alten engen Verhältnisse mit dem ihr Vaterland fast ganz umgebenden Erzhaus, ohne die mindeste Rücksicht auf das Veltlin, wieder zu gelangen, und hoffen durch eine für den lombardischen Handel solid zu eröffnende Communication mit Mayland auch die politischen Verbindungen wieder zu erneuern. Diese hingegen, ganz helvetisch, beweisen hinlänglich dadurch ihre Abneigung gegen Österreich, indem die meisten Mitglieder der Bernhardiner Societät zu ihr gehören.

Beide Straßen, sowohl über den Bernhardiner als über den Julier Berg, durchlaufen in entgegengesetzter Richtung fast die nämliche Länge von Graubünden; daher ist das Interesse der an denselben liegenden Gemeinden ohngefähr in gleichem Verhältnis getheilt.

Nach den Grundsätzen der demokratischen Gleichheit wird demnach die Zustimmung des Cantons zur Anlegung der Julier-Straße trotz dem allfälligen Widerstreben der Bernhardiner Gesellschaft nicht versagt werden können, wenn man in der Betreibung dieses Geschäftes den Geist dieser leidigen Verfassung nicht aus den Augen setzt.

Zu diesem Ende:

1. Hätte allervorderst das k. k. Ärarium die Kosten dieser beyläufig 18 Stunden langen Straße von Villa bei Chiavenna bis

Chur zu übernehmen, da keine Graubündnerische inländische Gesellschaft selbstständig zusammentreten kann, um den schon bestehenden und mit reichen auswärtigen Subsidien versehenen Bernhardiner Association das Gleichgewicht zu halten, und die meisten der ehemals wohlhabenden Privaten, welche zu jeder Zeit treue Anhänger Österreichs waren und es noch sind, durch die revolutionären Zeitumstände zu Grunde gerichtet wurden.

2. Wäre in Graubünden eine Gegengesellschaft zu errichten, welche vermittelt einem geheimen Ausschuß sich mit den k. k. Behörden sowohl in Hinsicht der politischen als technischen Gegenstände einverstehen würde.

3. Alle über diese Angelegenheit in Bezug stehenden Unterhandlungen mit dem Canton Graubünden sollten soviel als möglich den nämlichen Schritt mit denjenigen halten, welche mit Sardinien und dem Canton Ticino gepflogen wurden, wo dann der Bau des Juliers, gleich dem über den St. Bernhard, zu Folge der demokratischen Gleichheit nicht versagt werden kann, ohne eine offene Feindseligkeit zu begehen, und die mehrsten Gemeinden, besonders aber die, welche an der Julier Straße liegen, auf das höchste zu erbittern, wodurch dann unschwer die wichtigsten Vortheile zur völligen Hintertreibung der Straßenanlage über den St. Bernhardin erreicht werden möchte.

4. Zweckmäßiger würde es sein, wenn der Hof einen teutschen Unterhändler insgeheim nach Graubünden sendete, der mit den gehörigen Instructionen und Vollmachten versehen, die Verhandlungen anknüpfen, vorbereiten und betreiben würde.

5. Auch möchte aus mehreren Rücksichten dem allerhöchsten Interesse zuträglich sein, die mit Graubünden zu pflegenden Verhandlungen durch das Tirolische Gubernium gehen zu lassen.

6. Mit dem im Artikel 2 erwähnten Ausschuß wäre vorläufig alles, was in den vorhabenden Gegenstand einschlägt, zu verabreden, wo dann dieser sich verbindlich machen würde, die zum Zweck führenden Schritte bei dem Canton anzugeben und einzuleiten.

7. Da die Anlegung der Julierstraße ungleich schneller vor sich gehen kann als diejenige über den Bernhardin, wo die Via mala und die Roffla und ein Theil des Berges unendliche Arbeiten in Felsen erfordert, so hat man noch Zeit genug vor sich, die Verhandlungen in Graubünden anzuknüpfen und zu beenden, wie auch durch Ingenieure die rhätischen Bergpässe

bereisen zu lassen, wobey zu bemerken ist, daß es nothwendig sein würde, solche auch während dem Winter als der Jahreszeit, wo hauptsächlich die Tauglichkeit oder die Untauglichkeit der Bergstraßen eingesehen werden kann, zu untersuchen, damit der angezeigte Unterschied zwischen dem Julier- und Splügen-Berg eindringlich beurtheilt würde. Eine vorzügliche Rücksicht ist aber bei diesen Bereisungen auf die die Ingenieure zu begleitenden Wegweiser zu nehmen, indem sie leicht auf Leute stoßen können, welche ein Interesse haben, sie zu hintergehen.

Bei- oder Zunamen.

Von J. Kuoni, Maienfeld.

Fragst du auf unserm Kirchenplatz, wo Hans Ruffner wohne oder Anton Nigg oder Frau Elsbeth Tanner, so begegnest du einem Kopfschütteln, und es kann leicht ein Volksauflauf entstehen, der dir nicht geringe Verlegenheiten bereitet; die Finger werden nach allen Himmelsrichtungen weisen, und ein Alter erklärt dir mit aller Entschiedenheit, die Genannten seien längst gestorben. Fragst du aber nach dem *Lur-Hansi*, nach dem *Leuen-Toni* oder nach der *Stutz-Betta*, so führt dich jedes Kind ohne langes Besinnen nach dem Lur, nach der Wirtschaft zum Löwen, aber nicht nach dem Stutz, sondern nach der Spitalgasse, wo Frau Tanner ein neues Heim, aber nicht einen neuen Beinamen gefunden hat. Die Beinamen sind also die Scheidemünzen, mit denen man den täglichen Bedürfnissen nachkommen kann, während die Tauf- und Familiennamen der Landleute den Goldmünzen gleichen, die im geheimen Fach verborgen liegen und nur bei besonderen Anlässen an das Tageslicht treten. Zu ihrer Rechtfertigung muß also gesagt werden, daß sie zum großen Teil nicht beleidigen wollen und nicht beleidigen dürfen; sie sind keine Übernamen.

Maienfeld zählt etwas über 1300 Seelen, wovon auf die Ortsbürger ungefähr 800 entfallen, die im ganzen nur 34 Familiennamen tragen. Das Mitgliederverzeichnis der Kreiskrankenkasse verzeichnete für das Jahr 1921 nicht weniger als 76 Tanner, 75 Zindel, 56 Mutzner, 54 Kuoni, 53 Ruffner, 52 Riederer, 48 Möhr, 44 Nigg und Just, 43 Komminoth, 37 Schnell, 32 Bernhard,