Zeitschrift: Der neue Sammler : ein gemeinnütziges Archiv für Bünden

Herausgeber: Ökonomische Gesellschaft des Kantons Graubünden

Band: 1 (1805)

Heft: 2

Artikel: Ueber die Nothwendigkeit die Landstrassen in Bünden in

bestmöglichsten Stand zu stellen

Autor: Salis-Marschlins, Carl Ulisses v.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-377864

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: 01.11.2025

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

Der neue Sammler, ein gemeinnüziges Archiv für Graubünden.

Berausgegeben von der beonomischen Gesellschaft daselbft.

I.

Ueber die Nothwendigkeit die Landstrassen in Bunden in bestmöglichsten Stand zu stellen. Von Carl Ulisses v. Salis Marschlins.

Wenn es je Zeit gewesen ift an die Verbesserung unse rer Lantstraffen mit Ernft zu denten, dieselben in guten Stand zu bringen, und alle moaliche Mittel zu ergreifen den Dag über unsere Berge dem Lande ju erhalten, fo ift es in diesem Augenblif. Die find wir in grofferer Gefahr gewesen ibn ganglich zu verlieren. Dit der groften Unftrengung arbeitet die Regierung bes Rantons Teffin Die, durch denfelben laufende Straffe uber den Gotthard, fo auszubeffern, daß fie beinabe fahrbar merben mird; das nämliche bewerkstelliget auf der Mordfeite bes Gott. hards der Ranton Uri, und fommt nebft der Straffe auch noch die vortrefliche Berordnung gu Stand, Die in Unfehung des fichern, geschwinden und monlichst wohlfeilen Transports der Baaren foll eingeführt werden, fo ift es um unfern Daß gescheben, wenn wir nicht bei Beiten baju thun, und den naturlichen Bortheil der Rurge unferer Straffe, durch Die Berbefferung berfelben unterflugen. Die

Sammler, II. Zeft 1805.

konnten wir es bei ben Nachkommen verantworten, wenn wir folche Quellen unferes Unterhalts verflegen lieffen. einem ohnedem von einem graufamen Rriege gerrutteten Lande, das durch die neueften Begebenheiten in tiefe Ar. muth gerathen ift, tann man eine Gumme von beinabe breimal hunderttaufend Gulden, die ihm der Durchpaß ber Waaren einträgt, nicht als eine Rleinigkeit anseben. In einem Lande welches wegen feines Mangels an Indus ftrie und aktivem Sandel fonft nur ju wenig baar Geld fieht, muffen die besten Mittel, Die ihm folches verschaffen, nicht vermahrloset merten. 3ch boffe also, indem ich meiner Pflicht ale Mitburger entspreche, jugleich auch ein Mort ju feiner Beit gu reden, wenn ich uber die Bieder. berftellung unferer Landftraffen meine wenigftens wohlge. Um jeden in den meinten Gedanten bier mittheile. Stand ju fegen über Diefe wichtige Materie nachzudenken, werde ich zuerft etwas von der Geschichte unserer Land. ftraffen melben; bann biejenigen Gegenben angeben, burch welche es am leichteften und am vortheilhafteften mare, aute Straffen anzulegen, und endlich die Mittel vorschlos gen, wie dieselben am geschwindesten konnten merden.

So unbekannt auch die Rhatischen Alpen vor den Zeiten Kaisers Augustus gewesen senn möchten, so waren sie doch nicht unzugänglich, denn unter den vier Strassen, die über die ganze Alpenkette zu den Zeiten des Polybius gebahnt waren, nennt dieser unterrichtete Schriftsteller auch diesenige über die Rhatischen Alpen, fügt aber hinzu, daß sie sehr steil und gefährlich gewesen.

Dem unersättlichen Shrzeize der Romer mußte nicht nur die Freiheit der Volker, sondern auch jedes hinders nis der physichen Natur, weichen. Es war dem Raiser

the first the

August nicht genug die Boller der bochsten und wildesten Alpenthaler bezwungen ju haben, er wollte auch noch burch unb mohnte Thaler und über unerfteiglich scheinenbe Bergeoloffe, uber Schnee und Gis, feine Legionen bequem bon einem Ende feines Reichs jum andern fenden tonnen. Buleber Diese Berge (fagt Strabo L. 4, G. 323) ift nun ein Beg gemacht, der zuvor enge und ichmer zu befteigen war, nun aber offen und ficher geworden ift, an verichie. benen Ortena, und weiter unten : sauguftus lief die Straffen machen, insoweit es thunlich war, benn nicht überall konnte er die Sarte und Groffe der Felfen überwinden; Die bald über den 2Beg bangen; bald unter bemielben fich befinden, fo bag wenn man nur ein wenig neben die Straffe gerathet, man in unergrundliche Thaler fturgt. Un einigen Orten ift ber Weg fo fchmal, bag frembe Reisende und Pferde der Schwindel befallt, allein Die einheimischen geben ohne Dube vorbei.ce

Laut allen gesammelten Nachrichten, wurden theils bon August, theils von seinen Nachfolgern, vier Straffen über unsere Berge versertigt. Eine ber vornehmsten gieng von Como auf Claven, von da durchs Bergell, wo unsweit Promontogno, bei der Porta, noch Spuren vorbanden sind; auf den Maldagia. Berg, dort dem Silfer. See nach auf Sils, und von dort gerade über den Julier auf Bivio. Daß die Straffe nicht über den Septimer gieng, schliesse ich aus einer Stelle unsers schädbaren Campells, der im 17. Kapitel des ersten Theils deutlich sagt: 3.Unsweit der Brüte, über welche man von der Lancstraffe über den Inn auf Sils geht, sieht man noch die deutzilichsten Spuren einer großen und ehmals sehr gebrauch, ten Heerstraffe, und zwar die in lebendigen Felsen ausgeschöhten Spuren der Wagenräder, die vermuthlich von

Eisen mussen gewesen senn. Diese Spuren kann man sowohl langs dem Silser. See, an sehr vielen Orten auf
dem Julier. Berg, und dis gen Bivio verfolgen. Auch
ist es sehr natürlich, daß die in ihren öffentlichen Arbeiten
sehr vorsichtigen Romer, einen bequemen und leicht zu ersteigenden Berg, wie der Julier, dem steilen, obgleich
kurzen Septimer, werden vorgezogen haben. Von Bivio
gieng die Strasse durch das Oberhaldstein, in welchem
man auch noch Ueberbleibsel derselben entdett haben will,
auf Chur; ob über Parpan oder durch das Albulatobel
hinaus, ist unbekannt.

Eine andere Strasse führte von Claven über den Splügner. Berg auf Chur, muß aber sehr beschwer. Iich gewesen senn, da sie laut dem Guler, von Schams aus nicht durch die Via mala, sondern ob derselben durch die Alven linker Hand gemacht war. Von diesen zwei Hauptstrassen haben wir ein Itinerarium des Antonins, (Edic. Wesselingii Seite 277) der zu den Zeiten des Kaissers Theodossus gelebt hat, die unzweideutigsten Nachrichten: Ich sühre sie hier ganz an:

A Brigantia per Lacum, Mediolanum usque, mille Pass. 138.

Brigantia usq. Curiam : : : mille Pass. 50.
Curia usq. Tinnetone (Tingen) : mille Pass. 20.
Tinnetone usq. Murum (Castelmur) mille Pass. 15.
Muro usq. Summum Lacum (Sammolic) mille Pass. 20.
Summo Laco ad Comum : : mille Pass. 15.
Como usq. Mediolanum : : mille Pass. 18.

Da man 4000 Schritte auf eine Bundnerische Stunde rechnet, so kommen also von Bregenz auf Mailand 34,1/2 beraus. Ich muß aber bekennen, daß dieses mit den der maligen Entfernungen nicht übereinstimmt. Hingegen nimmt man 3000 Schritte an, so kommen wir der abrbeit näher, nur muß Murum nicht ins Bergell, sendern an den Silser See versezt werden, wo sich noch die Ruinen eines alten Schlosses befinden, das ehmahls (nach Sprecher) von der Familie Castromur bewohnt war.

Ein andrer Weg von Bregenz auf Chur:

Brigantia usq Curiam : : :	m.	P. 50.
Curia usq. Tarvesede (auf ben Splugen)	m.	P. 60.
Tarvesede usq. Clavennam : : :	m.	P. 15.
Clavenna usq. Lacuni Comacensem :	m.	P. 10.
		135.

Bu 4000 Schritten betragt diese Entfernung 33,3/4 Stund.

Diese zwei Strassen sind auf den Peutingerischen Karten verzeichnet, aber wie alle andere, auf eine so undeutliche Art und Weise, daß man sie nicht erkennen kann; mir ist merkwürdig, daß zwischen Tarvesede und Curia ein Ort Lapidaria angemerkt ist, welches man für Splügen gehalten hat.

diese zwei Strassen hat erdsfinen lassen, und daß August auch diese zwei Strassen hat erdsfinen lassen, und daß sie von seinen Nachfolgern sind unterhalten worden. Eine dritte Strasse, die ohne Zweisel zu seiner Zeit ist gemacht worden, gieng aller Vermuthung nach, aus dem Tirol durch das Unterengadin ins Oberengadin, und vereinigte sich mit der Hauptstrasse bei Silvaplana. Man hat in den Geschichtschreibern keine Anzeige von dieser Strasse, aber eine Inschrist, die nicht vor langer Zeit an der Toll und weit Meran ist gefunden worden, und die uns herr Roschsmann in seiner schäfbaren Geschichte des Tirols (Theil 1

Seite 145) mittheilt, hat ihr ehemaliges Daseyn ausser Zweifel gesezt. Sie lautet also:

AVGVSTVS GERM

AVGVSTVS GERM

PONT MAX TRIB POEST

GOS DESIG HH IMP XI PP

VIAM CLAVDIAM AVGVSTAM

QVAM DRVSVS CAESAR PRIVS

OBICIB PATEFACTIS ITER EXSI

cavit a FLVMINE purgavit

municulam ac restituendam

fua Pecunia per M P curavit

Rhatier bezwungen, Strassen hat machen lassen, ist bestannt. *) Dieses scheint also durch das Vingstgau hinauf, bis auf Finstermunz, und dort durch die natürliche Desse nung, w Iche sich der Inn durch die Alpenkette gegraben, ins Engadin gegangen, und einer der leichtesten Eingänge in Rhatien gewesen zu senn. Allein aus der Juschrift selbst erhellt, daß sie von den Bergströmen bald wieder verheert, und obgleich vom Kaiser Claudius wieder aufgebaut, doch vor den Zeiten des Theodosius abermahls ist zersört worden. Urbeigens ist es bekannt, daß schon in den ältesten Zeiten eine Strasse durch das ganze Engadin, dem Lauf des Inns solgte, die aber in den dunkeln

Momern erbaut als sie die Rhatier anareisen wollsten; so z. B. die über den Jura, durch Tiberius, Augusts Stiefsohn, ums J. 735—736 nach Roms Erbauung. (Man sehe Hrn. F. L. v. Hallers vortresliche Abhandlung über eine bei Olten gefundene Inschrift, im schweiz. Museum 1786 38. St.

Rabrhunderten ichlecht genug erhalten, fo wie feitdem aang ift pernachläßigt worden. Spuren einer vierten Straffe, die romischen Ursprungs scheint, sollen fich auf einem Berge ob Diffentis befinden. Es redet gwar nirgends tein Schriftsteller bavon, es ift aber doch mabricheinlich, daß eine Straffe durch das Oberland in das Ballis gegangen, ba unter ben Raifern Rome, eine Zeitlang Rha. tien und bas Ballis unter Ginem Statthalter gestanden, und überhaupt diese beiden gander in den altern Beiten in naherer Verbindung waren, als in den neuen. Seitdem Untonius in feinem Reisebuch unferer Landstraffen Melbung thut, haben wir teine Nachrichten mehr bavon, dorfen aber vermuthen, daß Theodorich, der Ronig der Oftrogothen, der laut Cafiodorus, fo viel Aufmerksamkeit auf Diefes Land richtete, auch die Straffen werde wieder in auten Stand versezt haben. Sein Tod aber mar bas Loofungegeichen der Unordnung, und der Zerftdrung auch für unfere Gegenden. Die ewigen Durchmariche fo vieler Barbaren, verheerten und entvolferten unfre Thaler, und endlich verloren fich auch die meiften Spuren vormabliger guter Ginrichtungen. Erft nachdem unfere Borfahren Die pielen fleinen Tirannen in Schranten gefest, und Die tofte liche Freiheit wieder errungen batten, bachten fie auch an Die Wiederherstellung, ober boch wenigstens an Die Bang. barmachung ber Straffen. Gine ihrer erften Unternehmun, gen in diefem Sache, mar die Berfertigung einer Straffe burch die Via mala, da diefelbe, wie oben gesagt worden, porher ob der jezigen Via mala durch die Alpen gieng. Wann Diefes beilfame Werk eigentlich ift vollführet worben, babe ich nirgends finden tonnen. Es scheint ums funf. gebnte Jahrhundert geschehen ju fenn, da Sprecher fagt, daß Johann v. Rechberg die Via mala befegt habe, um die

Schamser gu bezwingen, (Pallas rhæt. L. VII. p. 192. edit. Basil. 4to) hingegen die deutsche Uebersezung fügt (p. 245) bingu, selbige Orte sepen damals gang unwegsam gewesen. Geit Diefer Beit murden febr oft Befehle und Ermahnun. gen ausgeschrieben, die Straffen in gangbarem Stand gu erhalten, sie muffen aber nicht viel gefruchtet haben, da immer Rlagen über die elenden Straffen einliefen. Paschal in seiner Legatio Rhætica, bemerkt auch, im Anfang des 17ten Jahrhunderts, wie erbarmlich die Straffen in Bunden unterhalten gewesen sepen. Im Jahr 1709, wurde mit groffen Roften die Straffe durch den Cardinal jenfei Des Golugnerberge erbaut. *) So erwachte bald die Sor! falt fur die Straff n, bald schlummerte fle wieder ein, un Das Uebel murde foga in den ebenften Thalern fo arg daß ein Defret gemacht werden mußte, dag wenn die Gemeinden, welche ihre Straffen fo in Abgang batten tommen laffen, Diefelben nicht wieder berftellten, es jedem erlaubt fenn follte mit Wagen und Pferd über ihre Guter zu fahren. Allein in unferm Lande hat es von jeher an

^{1*)} Eine ruhmliche Erwähnung verdient auch die Ges meinde Bergun, welche am Ende des 17ten Sabra hunderts einen Weg durch ben Felfen auf bem rechten Ufer der Albula sprengen ließ, da vorher die Straffe febr mubfam über den boben Felfen am linken Ufer gieng. 20. 1696 murde ein Akord mit fremden Meiftern geschloffen, und ihnen jene Arbeit gegen Begablung von ungef. 4000 fl. übertragen; wobei die Tagwerke die von den Gemeinds leuten mit graben zc. geleistet wurden, nicht gerechnet find. Im legten Krieg beluftigten fich bie Frangosen damit, gange Stute von der Mauer, Die den Weg einfaft, in den Abgrund binunter ju fturgen, jest aber hat die Gemeinde alles ausbeffern laffen, und dadurch mancher andern ein beschämen, Des Beispiel gegeben.

ber Exeluzion, ober vielmehr an der Kraft dazu gefehlt, und so ward troz allen Defreten, nie eine nur mittelmäß sige Strasse zu Stand gebracht.

Endlich erwachte im Jahr 1771 auch in Bunden ein Beift liberalerer Befinnungen. Es murbe ein Entwurf gemacht vom Clavner Gee an, durch bas Bergell und das Engadin, eine Chaufee bis an die Grangen des Tirols gu verfertigen. Trog allen Widermartigfeiten, murden bis im Jahr 1776, 35,000 Gulben an Diese Straffe gewendet, und sie durch einen groffen Theil des Engadins auf eine bortreffliche Art gemacht. Allein der Ginfluß fremder Sofe, und die Beforgniff der Gemeinden diesfeits der Berge: es mochte jener Daß dem ibrigen Eintrag thun, und also der gröffere Theil des Lands darunter leiden, wollte die Beendigung diefer Straffe nicht zugeben. Man feste den in unserm Lande immer regen Partheigeist, der seit 300 Jahren die Schuld an allem unserm Unglut mar, in Be. wegung, und das angefangene vortheilhafte Wert, blieb unvollendet. Wenigstens bahnte Diefer Berfuch doch ben Beg zu neuen Bersuchen von biefer Art, die beffer gelan. gen. Der ftets abnehmende Dag, und die Verfertigung der schönen Straffen im Tprol, mußten endlich die Roths wendigkeit einleuchtend machen, mit Ernft an die Berbeffe. rung unserer Landstraffen ju denten. Im Jahr 1779 tam querft der Borfchlag jur Sprache, die Straffe von der Granze am Vorarlbergischen bis auf Chur fahrbar gu machen. Es fanden fich freilich auch Gegner, theils folche die da fest glaubten, bag weil unsere Altvordern auf hols perichten Straffen fich beinahe den Sals gebrochen, fo fene es ihnen auch nicht erlaubt auf bequemen zu reifen , theils aber solche die wirklich aus Bosheit das beilfame Werk hindern wollten. Man freute die lacherlichsten Fa-

Asad man gallan i

with the

beln aus, um beim Landmann Beforgniffe ju erregen, und erlaubte fich allerlei Mittel um ihn wider ben gangen Mlan aufzubringen, fo g. B. fand Die elende Erfindung farten Gingang: man erleichtere durch gute Straffen Die Eroberung des Landes, und offne es der Zufuhr feindlicher Ranonen 1c. Doch vergebend! Im Jahr 1780 murden Die Ehrsamen Gemeinden durch ein Ausschreiben deshalb angefragt, und am Rongreg von 1781 zeigte es fich, bag 48 Stimmen denfelben genehmigt hatten. 3m Jahr 1782 wurde in der herrschaft angefangen, und dies Probstut fiel so gut aus, daß sogleich beschlossen wurde, den Strafe fenbau auf gleiche Beife bis an die Zollbrute und von der Bollbrute bis auf Chur fortgufegen. nachdem Musschuffe, die aus einsichtsvollen Mannern bestanden, querft die Sache wohl erdaurt und barüber Borschlage verfaßt hatten, wurden dieselben im Jahr 1782 den Gemeinden mitgetheilt, und, wie es aus den am Kongreß 1782 erhobenen Mehren erhellet, durch eine groffe Mehrheit angenommen. Die Arbeit wurde nun mit aller Unftrengung fortgefest, und im Jahr 1785 gluflich beendigt. Es ist mahr, diese neue Chaußee hat unser Land über 100,000 Gulden gekoftet, allein fie hat diese Summe schon wieder eingetragen, und daneben wurde sie so vortrefflich gemacht, daß sich alle Durchreisende darüber verwundert haben, und dieses Werk dem Lande zum mahren Ruhm gereicht hat. Wie hätte auch diese Straffe dem Durchpaf so vieler Ranonen, Bulvermagen und Armeen noch fo widerfteben konnen, wenn fle nicht auf eine untabelhafte Beise verfertigt worden, (fogar jest noch könnte fie ohne allgu groffen Aufwand wieder vortrefflich gemacht werden, wenn man die dringende Rothwendigkeit einer vollständigen Reparatur bebergigen wollte, ohne welche freilich auch dieses schone Werk,

gum Schaben bes gangen Landes, allmählig vollenbe ga Grunde geben muß). Nachdem diefes lobliche Bert vol-Tendet worden, fo ließ man es nicht dabei bewenden, son. bern man theilte aus der gandeskaffe jedem Bunde jahrlich 1500 Gulden mit, um auch in andern Gegenden des Landes Die Straffen wieder herzustellen. Dieses geschah von der Stadt Chur durch ihr aanzes Gebiet, zwischen Reichenau und Rhazins, in der Via mala, in der Roffen, amischen Malir und Churwalden, im Oberhalbstein und im Bergell; wobei es fich freilich zeigte, daß ein folches Beschäft niemals unter der Direktion einzelner Gemeinden so aut gedeiht, als unter der des ganzen Landes. Auch im Oberland murden die Landstraffen bin und wieder beguem gemacht, und fogar mard ein Plan auf die Bahn gebracht, Die Straffe burch Medels über den Lufmannier in's Polenier Thal fahrbar zu machen. Man begann wirklich baran zu arbeiten, als dieses nuzliche Werk, ich weiß nicht aus welchen Urfachen, wieder eingestellt murbe. Rurg, in wenig Jahren maren vielleicht die Straffen burchs gange Land in einen ziemlich auten Stand verfest worden, wenn nicht die Unruhen der Revoluzionszeiten ausgebro. chen maren, die unfer Land und andere, in einen fo elen. ben Buftand gefturgt haben. Diefes ift in furgem mas mir pon ber Beschichte unserer Landstraffen befannt geworben; ich wünsche sehr, daß Personen die unterrichteter als ich find, mich gefälligst uber das noch mangelnde belehren mochten, auf daß wir auch hierin nach und nach etwas pollständiges liefern konnen. Bum Beschluffe theile ich bier das Ausschreiben der herren Saupter an die Ehrsamen Gemeinden vom 18ten Mai 1782 mit, welches fehr viel Licht auf die Geschichte bes neuesten Straffenbaus wirft. und des Befanntmachens febr werth ift.

Schreiben der Herren Häupter an die Ehrs. Räthe und Gemeinden, am Valete-Kongreß in Chur.

Nach demjenigen, was seit dem Jahr 1779 bis ans hero durch die allgemeinen Standsversammlungen sowohl, als durch das Mehren der Ehrs. Räthe und Gemeinden über die Verbesserung der Lands und Reichs. Strassen ist erkennt worden, hat leztgehaltener löbl. Bundstag, um der allgemeinen Erwartung zu entsprechen, für höchst nöthig erachtet, die Verbesserung der Reichsstrasse durch die Herrschaft Maienseld zu veranstalten, woselbst löbl. gemeine 3 Bünde, mit denen oberherrlichen Rechtsamen und Zöllen, auch die Verbindlichkeit übernommen haben, die Strasse auf eigene Unkossen an den mehresten Orten zu unterhalzten, wie dann solches auch schon von Altem her immerssort theils von denen jeweiligen Herren Landvögten, theils von denen H. Zolls. Appaltatoren des Steigzolles, in Rechnung gebracht worden ist.

Zu unserer nicht geringen Verwunderung aber mussen wir vernehmen, daß mehrere Vartikularen unseres Stans des, ja sogar etliche ganze Ehrs. Gemeinden, ein öffentlis ches Migvergnügen über diese Straffenverbesserung bezeus gen, und solche eingestellet zu sehen wünschten.

Ob wir nun schon keinen Auftrag von leztem lobl. Bundstag hierinn haben, auch nicht befugt sind, in dessels ben Verordnung einige Abanderung zu machen; so können wir indessen nicht unterlassen Euch U. L. B. Genossen die Anzeige zu geben, daß die Verbesserung der Landstrasse, von sehr großem Nuzen für unser geliebtes Vaterland und dahero ein billiges Augenmerk darauf zu richten sene.

Richt nur die Rurften fremder Lander, sondern auch unfere B. L. Gidgenoffen, haben den Bortheil babon eine gefeben, und dabero bald aller Orten bequeme, fichere und dauerhafte Straffen erbauen laffen. Die Kantone Zuriche Bern, Golothurn, Bafel und andere, ja auch die demo. Eratischen Stande Glarus, Appengell, haben groffe Gum. men auf ihre Landstraffen erft turglich verlegt. - Ja unfer 3. Baterland, 3hr felbft U. L. B. G. habet bewiesen, daß Ihr ben Rugen rechter Landstraffen einsehet, ba Ihr au der neuen Landstraffe zu Clefen, ohne einiges Weggeld davon zu beziehen, eine beträchtliche Summa verwilliget, da ihr nachhin den Auftrag begnehmiget habet, daß das Sochwardige Domkapitel von Chur, feine Landstraffe durch bas Territorium ber 4 Dorfer, in einen neuen Stand fegen mochte, wozu ihme durch Guere Ginwilligung nicht nur ein Weggelb für Frembe, fondern auch ein Beitrag aus 2. G. Landen Cafa; ja fogar ber Ankauf aller bierzu er. forderlichen Grundflute aus der eignesten Caffa ift angetra. gen worden, obwohlen doch hierzu lobl. G. Lande nicht Die mindefte Berbindlichkeit gehabt batten.

Ja seit kurzem habet ihr eine dritte ganz neue Strasse von Morbegno aus, nemlich unter Scalottola gegen dem Mailandischen, aus der Kassa zu eröffnen, und hingegen ein Weggeld daselbst hievon zu beziehen erkennt. Wie natürslich ist es daher nicht, daß auch in der Herrschaft Maiensseld, nicht nur wie bisbero alle Zollseinkunste von der Steig, ohne merklichen Nuzen an dasige Strasse jährlich verwendet werden, sondern daß wir diese, uns obliegende Landstrasse, in einen solchen Stand sezen, der künstighin weniger Unterhaltung bedürse und hingegen im Fall wäre, durch ein Weggeld, so auf alle Transito. Fuhrwerke, und fremde Passagiers zu. könnte gelegt werden, über den Zins

bes anzuwendenden Geldes, annoch jährlich die baaren Einkunfte unserer Landskassa um ein ziemtiches zu vermeheren, wie solches dann ohnsehlbar ersolgen wurde, wenn Euch mit der Zeit beliebte, ein solches Weggeld festzusezen, wie solches andrer Orten gegen uns auch geübet wird; wobei unsere eigene Landsleute für ihre eigene Personen, haaben und Fuhren, frei bleiben würden.

Wie erwünscht ware es übrigens daß dieser Straffens bau baldigst zu Stande kommen mochte, denn eine Vers mehrung unserer Zolle, eine sichere Rendita aus den Wegsgeldern, eine Vermehrung unseres Passes, und die Hoffnung, durch die unmittelbare Zusuhr des Korns auf die Malanser und Churer Märkte, den Preis des Brodes fallen zu sehen; — dieses alles würden die gesegneten Folgen davon seyn.

Wir hoffen demnach daß diese einleuchtenden Betrachstungen, alles Misvergnügen aus denen Gemüthern aller unserer G. L. B. G. verbannen werden. Indessen wird, wie wir hoffen, ein ziemliches Stut Weges durch die Maienfelder Au, bis auf nachst bevorstehenden löbl. Bundsstag in erwünschten Stand gest At werden.

Dieses Stut, wird sodann Euch zu einer richtigen Probe dienen, ob der übrige Theil der Maienselder Strasse, besonders über die Staiq, auf gleiche Art oder aber ans ders einzurichten sepe; so wie die am nächken Bundstag über dieses Stut zu erhebende Rechnung und in Stand sezen wird, beiläusig die ganzen Untosten des allfälligen Strassenbaues von St. Catharinabrunnen dis zur öbern Zollbruk zu überschlagen.

Auch kann alstann auf E. der E. R. u. Gemeinden Beanehmigung hin schon vorläufig ein Projett über die Erhebnug eines Meggeldes entworfen werden zc, 25.

Geben den Vis. Mai 1782.

Durch welche Gegenden des Landes können fahrs bare Landstrassen am bequemsten und vortheilhaftesten angelegt werden?

Ich will zum voraus annehmen, daß die Zeiten vorstei senen, während welcher Egoismus die Baterlandsliebe unterdrütte, und man, auch die gemeinnüzigsten Borsschläge und Anstalten, lieber mit allen Kräften vereiteln half, als sie einer einzelnen Gegend zu gönnen. Ich will glauben, daß nun jedermann einsieht, daß der Flor eines Theils des Landes dem Ganzen nüzlich ist, und daß kleinslicher Privatvortheil immer dem allgemeinen Besten weischen muß. Alle Theile des Landes können unmöglich am Hauptstrassen liegen, und die Bortheile eines lebhasten Passes unmittelbar geniessen, aber mittelbar breitet sich der Einsug einer stark besüchten Landstrasse über das ganze Land aus, und die Bewohner der höchsten unbesüchtesten Thäler sühlen den Nuzen des stärkern Geldumlaufs und der erleichterten Absezzung ihres Ueberstußes.

Ohne die geringsten Ruksichten also, sollten die Strassen nur durch diesenigen Stricke des Landes versertigk werden, die am auffallendsten dazu geeignet sind, das heißt: wo dieselben am bequemsten und dem Endzwet jedes Hauptspasses gemäs, am vortheilhaftesten gemacht werden können. Nach diesem Hauptgrundsaz können drei sahrbare Hauptslandstrassen durch unser Land geführt werden; ich sage fahrbare, denn nur durch solche können wir sicher senns das unsere Pässe allen andern werden vorgezogen werden. Der erste Hauptpaß geht von Chur durch Rhäzins, von

dort muß die Straffe gerade über das Sand des Rheins bis unter Thufis gemacht werden, fo daß fie ju gleicher Beit als Damm gegen den Rhein dient, und den Bewohnern der Gegend eine fehr beträchtliche Streffe ist unnus gen Landes jum herrlichsten Fruchtboden sichert. Bon Thufis folgt fie der ist gebrauchten Straffe bis Splugen, und von dort auf hinterrhein, über den Bernardiner durchs Misor auf Bellenz. Leicht kann diese Straffe fahrbar gemacht werden und alsdann wird fie einen groffen Theil ber Waaren die von Genua über den langen Gee den Alpen zueilen, gang an fich zieben, denn da fie menis ger beschwerlich und gefährlich als der Dag des Gotthars des, und eben so kurg für die westliche Schweiz fenn wird, fo wird man fie allemahl por diefem mablen, wenn name lich eine eben fo gute Ordnung in Unfehung der Sichers beit, der Geschwindigkeit und der Wohlfeilheit des Trans. ports der Waaren eingeführt wird. Vortreffich wird fich Diefer Weg fur eine Poststraffe zwischen ber Schweiz und bem obern Theil Italiens schiken, burch welche mit groffer Geschwindigkeit Nachrichten aus einem dieser Lander in das andre werden gebracht werden tonnen. Bu einer un. gemeinen Bequemlichkeit wird fie fur unfern Biebhandel dienen, und follte das Gifenbergwert in Ferrera einmal mit Einficht bearbeitet werden, fo wurde durch diefe Straffe die Berführung biefes, uuferm gangen Lande fo unentbehrlichen Metalls, für welches wir jährlich über 100,000 Gulben auffer Landes schiken, fibr erleichtert werben.

Die zweite Hauptstrasse wurde von Chur über Chur. walden und Lenz nach Tiefenkasten gehen. Dieses Stük Weg ist zwar sehr steil, theils von Chur auf Malix, als von Tiefenkasten auf Lenz, so wie er auch wegen der Kälte und den schneidenden Winden abschrekend ist, die

mabrend des Winters auf der Lenger Beibe regieren, und ben Durchpaß manchmal so gefährlich als über einen Berg machen. Weit vortheilhafter fur den Dag mare es, wenn die Straffe von Tiefenkaften lange dem Albula . Tobel binaus, bis unter Baldenftein, und von bort über den Rhein in die andre Straffe tonnte gemacht werden. Wenn die Entfernung bis Chur etwas mehr beträgt, fo wird Diefer Nachtheit durch die ungleich groffere Bequemlichkeit reich. lich erfest. Freilich wurde Diefe neue Straffe, wegen der vielen und harten Kelfen die man fprengen muß, betracht. liche Summen Geldes toften. Bon Tiefenkaften murde Diese zweite hauptstraffe ber wirklich bestehenden bis Bivio folgen, ob ich gleich überzeugt bin, daß man auch von Tiefenkasten auf Contere den Weg weniger fteil dem Tobel nach, fprengen tonnte. Bon Bivio meg murde derfelbe anstatt über den holperichten Septimer, über den Rulier geführt werden. Der Umweg beträgt nur drei Stunden, und dafur gewinnt man einen leicht zu besteis genden grafigen Berg, den weder die alles verheerenden Lauwinen, noch die durchdringende Bifa, oder Nordwind, beherrichen, und woruber man in drei Stunden ohne Anstrengung auf Gils im Engadin gelangt. 3ch babe oben bemerkt, daß schon vor altem eine fahrbare Straffe über den Julier bestand, und so viel ich habe erfahren tonnen, gieng fie mabrend ben bunflen Jahrhunderten guGrunde, nach welchen man zu arm und zu unthätig war,um wieder eine abnliche ju erbauen. Mur fur Saumpferde mar Diejenige über den Geptimer etwas naber, und deshalb gut genug. Bon Gils über Maloggia auf Cafaccia, wurde Die Straffe por nicht febr langer Zeit in fahrbaren Stand gefest, und von Cafaccia bis auf unfre Grangen ift fie

werden. Ueberhaupt kann dieser eben beschriebene Weg von Claven auf Chur, mit eben so leichter Mühe und mit verhältnismäßig geringern Kosten zur Chauste erhoben werden, als derjenige über den Brenner im Tirol, so daß man füglich mit Kutschen und Wagen über die Gebirge sezen kann. Es bleibt allemal der kürzeste Paß aus Jias lien in die Schweiz und Deutschland, und wird daher alle diesenigen Waaren an sich ziehen, die von Livorno auf Mailand, und von dem adriatischen Meer durch den Po auswärts in den Comer See gesandt werden. Was für einen unendlichen Vortheil eine solche Strasse für uns sern Handel mit Wein, Brantwein und Korn, den wir zu eignem Bedürsniß mit der italiänischen Republik treiben müssen, gewähren kann, bedarf keiner Erläuterung.

Die britte Sauptstraffe die ich meinem Baterlande wunschen mochte, wurde ob der untern Zollbrut bei der dermaligen deutschen Beerstraffe ihren Anfang nehmen, über Malans in das Brattigau sich bis in's Thal Beraina hineinziehen, und dafelbst über Fleg hinunter auf Gus reichen. hier murde fie fich theilen; der einte Urm geht durch das untere Engadin bis an St. Martinsbruf, der andere auf Zernez und von dort durch das Thal das vom Spoel bewässert wird, über Buffalora oder den Ofen in's Munsterthal, und von dort auf Glurens, mo wieder eine hauptstraffe von Finstermung über die Malfer Saide ber kommt. Bon Glurens ift die Genteinschaft mit Bogen durch eine herrliche Chaussee schon geoffnet. Wer einen But auf eine richtige Rarte wirft, muß gleich einsehen, welchen nicht zu berechnenden Mugen diese Straffe unferm Lande bringen wurde. Man fann fich feine geradere Wes

meinschaft zwischen Triefte und Benedig mit dem weftlichen Theil der Schweiz und dem sudlichen Frankreich denken. Seit dem Revoluzions Rriege hat der handel von Trieffe ungemein jugenommen. Benedig erhebt fich, feitbem es dem ofterreichischen Szepter unterworfen ift, alle Tage mehr, und eine dirette Straffe von diefen zwei Sandels. plagen über Bogen, Glurens und Bunden in die Schweig wurde eine ber beliebteften und befuchteften über Die Alven werden. Der Schwierigkeiten find gar nicht viel die fich der Erbauung diefer Straffe entgegenstellen. Der Pag uber ben Ofen ift mir zu wenig befannt um darüber ab. fprechen zu tonnen, doch haben mich Augenzeugen verfichert, daß fich daselbst teine Unmöglichkeiten vorfinden, und schon bor Zeiten eine zwar schlechte, doch für kleine Wagen fahrbare Straffe baruber gieng. Bon Gus über ben Berg in Berging, und von dort auf Rloftere, ift es febr leicht eine begueme Straffe zu erbauen; der Berg gehört nicht zu den wilben, weder in Ansehung der Lauwinen noch des Mordwindes, und wenn unweit ber Luzeiner Alphutte ein gutes Wirthehaus eingerichtet ift, fo lagt es fich febr bequem diese Strete Beges jurutlegen. Diese Straffe wird im Commer oftere gebraucht, und war vorgeiten vielmehr im Gange als ist. Bon Kloftere burch das Brattigau auf Malans tann die Chauffe mit befto mehr Begnemlichkeit verfertigt werden, wenn man unter dem Londen die Languart einzudammen anfangt und von dort die Straffe gerade über bas Sand führt.

Nach meinen zwar geringen Einsichten, eignet sich keine andre Gegend Bundens zur Durchführung einer Haupthandelöstrasse. Entweder laßt es die geographische Lage nicht zu, oder die Natur selbst legt hindernisse in den Weg, die da nicht oder doch kaum konnen überwunden

werden. Damit will ich aber gar nicht sagen, baf in Thalern wie das Oberengadin, durch welches die zweite und die dritte hauptstraffe auf die portheilhafteste Weife tonn. ten vereinigt werben, oder wie das Dberland, feine guten Straffen follen eingeführt werden. Im Gegentheile wird fich Bunden erft dann in einem mahren blubenden Zuffande befinden, wann alle Theile deffelben unter fich, und das gange mit dem Auslande, auf eine bequeme Art verbuns den find. Besonders wird bas Oberland bald guter fahra barer Straffen bedurfen, wenn einmal die Schage benugt werden, die die Ratur fo reichlich im Schoofe feiner Beburge verborgen hat. Rur tonnen alle Diese Straffen nicht auf einmal hergezaubert werden. Buerft muß man an die unentbehrlichsten, und dann an diejenigen denken, die zwar mittelbar, aber nicht unmittelbar, dur Wohlfahrt bes Lans des nothwendig find.

3.

Von den Unkosten die die Erbauung dieser Landsstrassen verursachen würde, und von den Mitteln, dieselben zu bestreiten.

Es ist nicht zu läugnen, und man muß es frei hers aussagen, daß die Versertigung aller dieser Landstrassen sehr beträchtliche Summen ersordern würde. Wenn wir den Maaßsab nur nach denjenigen nehmen, die seit viers dig Jahren in unserm Lande selbst erbaut wurden; nach der Engadiner Strasse, die wie schon gesagt worden, 35,000 Gulden kostete, und nach der Chaussee, die von St. Kathema, Brunnen durch die vormalige Herrschast und das Hochgericht der vier Odrfer bis an die Gränzen

ber Stadt Chur gemacht murde, und 111,896 Bulden erheischte, so murden freilich die drei bezeichneten Sauptstraffen manche 100,000 Gulden wegnehmen. Allein es ware gang unnothig die Straffen in den gebirgichten Theilen des Landes auf gleiche Art wie in den Ebenen ju verfer. tigen. Man giebt ihnen nicht mehr als 18 Jug Breite, auf daß zwei beladene Bagen, die 3, 1/2 Buß Geleife haben, und vollständig geladen, 6, 1/2 Fuß in der Breite meffen, einander bequem ausweichen tonnen. Gben fo er. fpart man überall die fostbaren Ausfüllungen, folgt den Wolbungen der Thalseiten, und führt die Straffe fo, daß man nicht nothig bat, Guter auszufaufen, (welches leg. tere bei der Straffe zwischen Maienfeld und Chur notbig, und febr tofffvielig war). Man hilft fich anstatt des vie-Ien Materials, mit fauber gearbeitetem Steinpflafter, und weil es überall Steine genug giebt, mit einfachen Unterbauungen und ausgesprengten Boden. Auf diese Art toftet eine Bergftraffe, in Berhaltnif der Lage, taum die Balfte einer Chauffee in ber Cbene.

Geset aber, daß die Erbauung dieser Strassen, drei bis viermal hundert tausend Gulden und mehr kosten würde, so muß man sich durch die Grösse dieser Summe nicht abschreken lassen. Scheint dieser Auswand groß, so ist der Vortheil der daraus dem Lande erwachst, noch viel grösser, und so mannigfaltig, daß die ganze Summe bald wieder eingebracht ist. Man beherzige erstlich folgende Vergleichungen.

Von 1761 bis 1772, also in zehn Jahren, während welchen die Strassen sich in den erbärmlichsten Umständen befanden, giengen durch Chur 141,451 Stut, also im Durchschnitt in einem Jahre ungefähr 14,000 Stut.

Won 1781 bis 1790 giengen burch Chur 167,215

Stuf, also im Durchschnitt 16,500 Stuf jährlich, und doch konnte die neugemachte Strasse erst seit 1786 ganz benuzt werden, und die Verbesserungen zwischen Chur und Cläven, die von 1787 bis 1793 vorgenommen wurden, und 31,987 Gulden gekostet haben, können gar nicht in Anschlag gebracht werden.

In den 90 jer Jahren aber giengen im Durchschnitt jahrlich 20—22,000 Stut durch Chur, und es ist febr mahrscheinlich, daß ohne ben unglutseligen Revoluzions. frieg, die Bihl der Stute fich noch vermehrt haben murde. Schon dieser Transito trug dem Lande gegen 300,000 Gulden ein; mas murde aber erft bann erfolgen, wenn Diese Straffen fahrbar gemacht murben, wenn man 50 Centner auf einmal laben fann, welches bas gewöhnliche Gewicht der Bregfrachten ift, ba unfere Bagelchen, wenn fe es and magen über unfre Berge ju flettern, doch nie mehr als 20 bis 25 Centner bochftens laden durfen. Die boch murde die Mange der Stufe fleigen, wenn man drei Sauptstraffen nebft einer vortreflichen Fuhreinrichtung batte? Wenn man berechnet, baf jahrlich über ben Gott. hard 18-20,000 Ballots reisen, daß die Menge der durch's Tirol geführten Centner Waaren sich auf einige 100,000 belauft, so darf ich kuhn behaupten, daß, da eine ziemliche Ungahl den fürgern oder beguemern Weg durch Bunden einschlagen wurde, sich die Anzahl durchgehenden Stute gewiß bald auf 50 bis 60 taufend erheben wurde, welche à Gulden gehn, im Durchschnitt gerechnet, dem Lande eine groffe Summe baas ren Geldes eintragen wirden. Min bedenke melche Tha. tigkeit die vortrefliche Gelegenheit täglich fo viel ju verdienen, in den Gegenden verbreiten murde, durch welche

sente sich nur wegen dem grossen Fubrwesen allein ernah. ren könnten, und welch einen starken Verbrauch von Lebens, bedürfnissen und andern Nothwendigkeiten so viel Menschen ersordern würden, so daß die entserntesten Thäler ihre landwirthschaftlichen Produkte in hohen Preisen absezen, und sich hiedurch bereichern könnten. Dieser stärkere Absaz würde alle Bewohner des Landes ausmuntern sich mit mehrerer Einsicht auf den Landbau zu legen, an Fabriken und Manusakturen zu denken, und die sonst anerborne Trägsheit abzulegen. Sewiß, Industrie und Leben würde sich durch das ganze Land verbreiten, und man würde in zehn Jahren das ehmals todte und träge, nun aber wohl bevölkerte und geschästige Graubünden nicht mehr kennen.

Woher aber foll man in einem fonst armen, und von einem graufamen Kriege ausgesogenen Lande die Mittel nehmen, ein so koftbares Wert auszuführen? wird man mich fragen. Ich schlage zwei Wege vor, einen furgern und einen langern. Will man bald zu bem Genuffe Diefer wirklich groffen Bortheile kommen, welche die naturlichen Kolgen gebahnter Straffen uber unfre Gebirge fenn muffen, so verschaffe man sich eine beträchtliche Summe Geldes durch Unleihen. Richt nur ansehnliche Sandelshäuser, fondern gange Stadte in unserer Rachbarschaft, murden Diefe Erbauung febnlich genug munfchen, um unferer Re. gierung die Erhandlung Diefer Unleihen ju erleichtern, und find dieselben auf die Ginfunfte des Landes hopothetirt, fo werben fle auch wegen ber Sicherheit ihres Rapitals nicht zweifeln. Daß es von der groffen Wichtigkeit fur unfern Daß ift, sobald als moglich alle hinderniffe aus dem Bege ju raumen, Die feinem Stor entgegen fteben, wird jeder

leicht einsehen, so wie die Möglichkeit, durch das mehr als verdoppelte Einkommen, das er gewähren wird, die seinetwegen gemachten Schulden zu tilgen.

Will man lieber den långern Weg vorziehen, der endlich auch, doch immer spät genug, zum Ziele führt, so seze man eine Summe auß, die jährlich an die Strassen soll verwandt werden, und die als ein heiligthum betrachtet, diesem Gegenstand nie entzogen wird, dis der Zwek erreicht ist. Weniger als 20,000 Gulden kann man dazu nicht bestimmen, weil sonst indessen der Paß dem Lande könnte von denjenigen Regierungen entzogen werden, die mit mehr Energie an der Verbesserung ihrer Strassen arbeiten. Diese Summe werde jährlich von dem auf den Wein und Branntwein gelegten Einfuhrs, und Ausfuhrs. Zoll erhoben. Er wird ein Jahr ins andre dieselbe vollkommen eintragen.

Man bat ichen bin und wieder über diefen Soll Rlagen erhoben. Ginige thaten es aus Intereffe, andere um fich bei dem Theil des Boles beliebt ju machen, der uber diesen Boll unzufrieden ift. 3ch will indessen glauben, daß die mehrern nur aus Uebereilung und gutmeis nend, den Wunsch geauffert haben, denselben aufzuheben. Bewiß dachten fie gu wenig uber diefe Sache nach, fonft murden fie nach einiger leberlegung aus Liebe fure Bater. land den Gedanken, ihm diese unentbehrliche Gulfequelle gu entziehen, weit von fich entfernt haben. Gifern fie des. wegen, um dem Landsmann die Anschaffung aller beries nigen Bedurfniffe, die ihm unentbehrlich find, fo febr als möglich zu erleichtern, wie des Korns, des Salzes, u. f. w., munichen fie, demfelben alle Wege ju offnen, durch welche er seines Ueberflusses Ach entledigen, und das nothwendige fich verschaffen konne, so handeln sie recht. schaffen, und tonnen diesen Zwet auf teine beffere Urt er-

reichen, als indem fie die Transportirung dieser Artikel, durch gute Sahrstraffen erleichtern; desto verkehrter ware es also, dem Lande die hiezu benothigten Gelder durch Aufbebung des Lugus, Bolles entziehen zu wollen. Gifern fie aber gegen diesen Boll, blos um dem Ginwohner die Unschaffung der schädlichen Lupusartifel zn erleich. tern, deren Gebrauch ihn nur an seinem Bermogen schwächt, und beren Mifbrauch die mabre Urfache des Umfturges der Moralitat, des Wohlftands und des Frie. dens ift, so bedenken sie nicht was sie thun, und geben zu bem Berbacht Unlag, daß fie mit ihrer fogenannten Bater. landeliebe, die dem Land alle Quellen ju Berbefferungen entreiffen will, blos die Abfichten eines niedrigen Gigennus ges ju bemanteln gedenken, und die Wohlfahrt des Gangen, nebft der Moralitat ihrer Mitburger fur nichts achten. Denn fo ift es mit jenen Schablichen Getranten. Es find noch erst 60 bis 80 Jahre verflossen, und sie waren in vielen Dorfern unferer glutlichen Thaler beinabe unbefannt. Mir find gange Dorfichaften genannt worden, wo das mals mahrend eines gangen Jahrs nur eine Lagel Wein verbraucht wurde, wo beut ju Tage 60-70 Saum Wein kaum hinreichen. Es lege jeder die Sand auf's Berg, und der Mahrheit die Ehre. Waren bamals unsere aebe Mitburger nicht reicher, und herrschte damals nicht mehr Sittlichkeit? War die Religion nicht in grofferm Unfeben? Tit es nicht zu munschen, daß wieder die einfache alte Les bensart, und mit ihr die biedere Denkungsart, und Reis nigfeit der Sitten eingeführt werden? Wenn die Erful. lung Diefes Bunfches leider beinabe ju den Unmöglichkeiten gebort, so ift es boch beilige Bficht dem einreiffenden Strome Der Lafter fo viel als moglich Sinderniffe in Den Weg zu legen, und nicht Thur und Thore zu offnen. -

Man wird mich also nicht misverstehen, sondern meinen reinen Absichten Gerechtigkeit widerfahren lassen, wenn ich die Beibehaltung dieses Zolles auf Wein und Brannt, wein sehnlich wünsche, aber auch wünsche daß er zur Versbesserung der Landstrassen binfür verwendet werde. Wer wird nicht gerne, wenn er seinen Gaumen mit diesen Getränken tizeln will, ein paar Kreuzer mehr bezahlen, wenn er weiß daß er auch dazu beiträgt sein Vaterland in einen blübenden Zustand zu versezen? Wer wird fernerbin gegen eine so geringe freiwillige Abaabe Klage erbeben, oder gar deren Abschaffung wünschen, wenn er einsieht, daß vermittelst derselben ihm und seinen Landsleuten ein Wohlstand bereitet werden kann, von dem man bis ist gar keinen Veariff hatte? Nein! durch diese Gründe hosse ich alle Meinungen zu vereinigen.

Da man jährlich nur 20,000 Gulden auf die Strassen verwenden kann, so ist es unumgänglich nothwendig, daß querst, und sobald als möglich, diejenige der drei Strassen vollkommen vor den andern zwei in fahrbaren Stand gesezt werde, die dem Passe so wie er dermalen den Zug hat, am unentbehrlichten ist. Dasür sehe ich diejenige durch das Oberhalbstein an, und zwar sollte zu allererst die Strasse über den Julier gemacht werden. Sonst muß man besorgen, daß der Durchpaß der Wagren eine andere Richtung nehme, und sür unser Land verloren gehe. Ist einmal diese Strasse erbaut, so kann man die andern zwei auf einmal in Arbeit nehmen, und jeder die Hälfte des bestimmten Kapitals anweisen.

Es ist aber nicht genug, daß wir schöne Chaussen bestien, es ist eben so nothwendig, daß eine wohl überdachte, zwelmässige Anordnung bestehe, wie es mit dem Transport der Waaren soll gehalten sepn, auf daß se

ficher, geschwind, und auf die möglichst wohlfeilste Urt, durch unfer Land geliefert werden. Ferner ift es unums ganglich nothwendig, daß durch eine fleiffige und genaue Inspektion, jede anfangende Beschädigung der Straffen fogleich ausgebeffert, und dadurch ihre Bergrofferung, alfo auch die Unbaufung der Untoften, vermieden werde. Alles diefes, fo mie die Erbauung ber Straffen felbft, wird nach allen Erfahrungen, nicht den einzelnen Gemeins Den ju überlaffen fenn, fondern einer unmittelbaren Aufficht und Direktion von Seiten der hoben Landesregierung bedürfen; jumal Diefe in Unsehung der Straffen, in einer Berantmortlichkeit gegen die oberfte Beborde des schweize. rifchen Bundevereines ftebt; benn fraft ber Mediationsalte, ift der Landammann der Schweiz befugt, in jedem Ranton, der faumselig in Unterhaltung feiner Straffen gefunden wurde, dieselben auf Unkosten des Rantons, ausbef. fern ju laffen; eine Befugniß die fich darauf grundet, daß die schlechten Straffen im einten Ranton, den San. del der andern Theile der Schweiz erschweren, und also den Mitverbundeten jum Schaden gereichen. Sieruber, und über die beste Einrichtung der Fuhrordnungen, will ich Andere gebeten haben, Borschläge zu thun, als wozu ich nicht die erforberlichen Kenntniffe befige.

Mir bleibt nur noch übrig zu bemerken, daß ich bei dem Drang der Umstände nicht Zeit genug hatte, diese Abhandlung so vollständig zu liesern, wie ich es gewünscht hätte, und daß mir besonders noch Data in Unsehung der Geschichte unsers Strassenbaues sehlen, wie z. B. wann die Strasse durch die Via mala ist verfertigt worden, und was sie gekostet, auch wie viel die verbesserte Strasse durch den Car, dinell die 1709 ist erbauet worden, gekostet habe, und andre Umstände und Belehrungen mehr, zum die ich hiemit ersuche.