

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 bestmöglichen 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: 04.02.2026

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

Der neue Sammler, ein gemeinnütziges Archiv für Graubünden.

Herausgegeben von der ökonomischen Gesellschaft daselbst.

I.

Neben die Nothwendigkeit die Landstrassen in Bünden in bestmöglichen Stand zu stellen.

Von Carl Ulisses v. Salis Marschlins.

Wenn es je Zeit gewesen ist an die Verbesserung unserer Landstrassen mit Ernst zu denken, dieselben in guten Stand zu bringen, und alle mögliche Mittel zu ergreifen den Pas über unsere Berge dem Lande zu erhalten, so ist es in diesem Augenblick. Wie sind wir in grösserer Gefahr gewesen ihn gänzlich zu verlieren. Mit der grössten Anstrengung arbeitet die Regierung des Kantons Tessin die, durch denselben laufende Strasse über den Gotthard, so auszubessern, daß sie beinahe fahrbar werden wird; das nämliche bewerkstelligt auf der Nordseite des Gottahards der Kanton Uri, und kommt nebst der Strasse auch noch die vortreffliche Verordnung zu Stand, die in Ansehung des sichern, geschwinden und möglichst wohlfeilen Transports der Waaren soll eingeführt werden, so ist es um unsern Pas geschehen, wenn wir nicht bei Seiten dazu thun, und den natürlichen Vortheil der Kürze unserer Strasse, durch die Verbesserung derselben unterstützen. Wie

Sammler, II. Heft 1805. (1)

könnten wir es bei den Nachkommen verantworten, wenn wir solche Quellen unseres Unterhalts versiegen lassen. In einem ohnedem von einem grausamen Kriege zerrütteten Lande, das durch die neuesten Begebenheiten in tiefe Armut gerathen ist, kann man eine Summe von beinahe dreimal hundertausend Gulden, die ihm der Durchgang der Waaren einträgt, nicht als eine Kleinigkeit ansehen. In einem Lande welches wegen seines Mangels an Industrie und aktivem Handel sonst nur zu wenig baar Geld sieht, müssen die besten Mittel, die ihm solches verschaffen, nicht verwahrloset werden. Ich hoffe also, indem ich meiner Pflicht als Misbürger entspreche, zugleich auch ein Wort zu seiner Zeit zu reden, wenn ich über die Wiederherstellung unserer Landstrassen meine wenigstens wohlgemeinten Gedanken hier mittheile. Um jeden in den Stand zu setzen über diese wichtige Materie nachzudenken, werde ich zuerst etwas von der Geschichte unserer Landstrassen melden; dann diejenigen Gegenden angeben, durch welche es am leichtesten und am vortheilhaftesten wäre, gute Straßen anzulegen, und endlich die Mittel vorschlagen, wie dieselben am geschwindesten könnten errichtet werden.

So unbekannt auch die Rhätischen Alpen vor den Zeiten Kaisers Augustus gewesen seyn 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 diejenige über die Rhätischen Alpen, fügt aber hinzu, daß sie sehr steil und gefährlich gewesen.

Dem unersättlichen Ehrzeize der Römer mußte nicht nur die Freiheit der Völker, sondern auch jedes Hinderniß der physischen Natur, weichen. Es war dem Kaiser

August nicht genug die Völker der höchsten und wildesten Alpenthäler bezwungen zu haben, er wollte auch noch durch unbwohntheit Thäler und über unerstetlich scheinende Bergkolosse, über Schnee und Eis, seine Legionen bequem von einem Ende seines Reichs zum andern senden können. „Neben diese Berge (sagt Strabo L. 4, S. 323) ist nun ein Weg gemacht, der zuvor enge und schwer zu besteigen war, nun aber offen und sicher geworden ist, an verschiedenen Orten“, und weiter unten: „Augustus ließ die Straßen machen, insoweit es thünlich war, denn nicht überall konnte er die Härte und Größe der Felsen überwinden; die bald über den Weg hängen; bald unter demselben sich befinden, so daß wenn man nur ein wenig neben die Straße gerathet, man in unergründliche Thäler stürzt. An einigen Orten ist der Weg so schmal, daß fremde Reisende und Pferde der Schwindel befällt, allein die einheimischen gehen ohne Mühe vorbei.“

Laut allen gesammelten Nachrichten, wurden theils von August, theils von seinen Nachfolgern, vier Straßen über unsere Berge verfertigt. Eine der vornehmsten gieng von Como auf Cläven; von da durchs Bergell, wo unweit Promontogno, bei der Porta, noch Spuren vorhanden sind; auf den Maloggia-Berg, dort dem Silser-See nach auf Sils, und von dort gerade über den Julier auf Bibio. Daß die Straße nicht über den Septimer gieng, schließe ich aus einer Stelle unsers schätzbaren Campells, der im 17. Kapitel des ersten Theils deutlich sagt: „Unweit der Brücke, über welche man von der Landstraße über den Inn auf Sils geht, sieht man noch die deutlichsten Spuren einer grossen und ehmals sehr gebrauchten Heerstraße, und zwar die in lebendigen Felsen ausgehöhlten Spuren der Wagenräder, die vermutlich von

Eisen müssen gewesen seyn. Diese Spuren kann man sowohl längs dem Silser-See, an sehr vielen Orten auf dem Julier-Berg, und bis gen Bivio verfolgen.^{ee} Auch ist es sehr natürlich, daß die in ihren öffentlichen Arbeiten sehr vorsichtigen Römer, 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 Oberhalbstein, in welchem man auch noch Überbleibsel derselben entdeckt haben will, auf Chur; ob über Parpan oder durch das Albulatobel hinaus, ist unbekannt.

Eine andere Strasse führte von Gläben über den Sylgner-Berg auf Chur, muß aber sehr beschwerlich gewesen seyn, da sie laut dem Guler, von Schams aus nicht durch die Via mala, sondern ob derselben durch die Alpen linker Hand gemacht war. Von diesen zwei Hauptstrassen haben wir ein Itinerarium des Antonins, (Edit. Wesselingii Seite 277) der zu den Zeiten des Kaisers Theodosius gelebt hat, die unzweideutigsten Nachrichten: Ich führe sie hier ganz an:

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

Brigantia usq. Curiam :	:	mille Pass. 50.
Curia usq. Tinnetone (Tinzen)	:	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.

138.

Da man 4000 Schritte auf eine Bündnerische Stunde rechnet, so kommen also von Bregenz auf Mailand 34,1/2 heraus. Ich muß aber bekennen, daß dieses mit den der-

maligen Entfernungen nicht übereinstimmt. Hingegen nimmt man 3000 Schritte an, so kommen wir der Wahrheit näher, nur muß Murum nicht ins Bergell, sondern an den Silser See versetzt werden, wo sich noch die Ruinen eines alten Schlosses befinden, das ehmahls (nach Sprecher) von der Familie Castromur bewohnt war.

Ein anderer Weg von Bregenz auf Chur:

Brigantia usq. Curiam	:	:	:	m. P. 50.
Curia usq. Tarvesede (auf den Splügen)				m. P. 60.
Tarvesede usq. Clavennam	:	:	:	m. P. 15.
Clavenna usq. Lacum Comacensem	:	:		m. P. 10.

135.

Zu 4000 Schritten beträgt diese Entfernung $33\frac{3}{4}$ 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.

Es ist mit Grund zu vermuthen, daß August auch diese zwei Straßen hat eröffnen lassen, und daß sie von seinen Nachfolgern sind unterhalten worden. Eine dritte Straße, die ohne Zweifel 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 Inschrift, die nicht vor langer Zeit an der Töll weit Meran ist gefunden worden, und die uns Herr Roschmann in seiner schätzbaren Geschichte des Tirols (Theil I

Seite 145) mittheilt, hat ihr ehemaliges Daseyn außer Zweifel gesetzt. Sie lautet also:

Ti CLAVDius CÆSaR
AVGVSTVS GERM
PONT MAX TRIB POEST
COS DESIG III IMP XI PP
VIAM CLAVDIAM AVGVSTAM
QVAM DRVSVS CAESAR PRIVS
OBICIB PATEFACTIS ITER EXSI
cavit a FLVMINE purgavit
muniendo ac restituendo
sua Pecunia per M P curavit

Daß Drusus auf Befehl des Augustus, als er die Rhätier bezwungen, Straßen hat machen lassen, ist bekannt. *) Dieses scheint also durch das Vingstgau hinauf, bis auf Finstermünz, und dort durch die natürliche Offnung, welche sich der Inn durch die Alpenkette gearaben, ins Engadin gegangen, und einer der leichtesten Eingänge in Rhätien gewesen zu seyn. Allein aus der Inschrift selbst erhellt, daß sie von den Bergströmen bald wieder verheert, und obgleich vom Kaiser Clavius wieder aufgebaut, doch vor den Zeiten des Theodosius abermahls zerstört worden. Uebrigens ist es bekannt, daß schon in den ältesten Zeiten eine Straße durch das ganze Engadin, dem Lauf des Inns folgte, die aber in den dunkeln

*) Auch in der Schweiz wurden Straßen von den Römern erbaut als sie die Rhätier angreifen wollten; so z. B. die über den Jura, durch Tiberius, Augusts Stieffsohn, ums J. 735—736 nach Rom's Erbauung. (Man sehe Hrn. F. L. v. Hallers vortreffliche Abhandlung über eine bei Olten gefundene Inschrift, im schweiz. Museum 1786 38. St.

Fahrhunderten schlecht genug erhalten, so wie seitdem ganz ist vernachlässigt worden. Spuren einer vierten Strasse, die römischen Ursprungs scheint, sollen sich auf einem Berge ob Dissentis befinden. Es redet zwar nirgends kein Schriftsteller davon, es ist aber doch wahrscheinlich, daß eine Strasse durch das Oberland in das Wallis gegangen, da unter den Kaisern Roms, eine Zeitlang Rhätien und das Wallis unter Einem Statthalter gestanden, und überhaupt diese beiden Länder in den ältern Zeiten in näherer Verbindung waren, als in den neuen. Seitdem Antonius in seinem Reisebuch unserer Landstrassen Meldung thut, haben wir keine Nachrichten mehr davon, dörfen aber vermuthen, daß Theodorich, der König der Ostrogothen, der laut Cassiodorus, so viel Aufmerksamkeit auf dieses Land richtete, auch die Strassen werde wieder in guten Stand versetzt haben. Sein Tod aber war das Lösungszeichen der Unordnung, und der Zerstörung auch für unsere Gegenden. Die ewigen Durchmärsche so vieler Barbaren, verheerten und entvölkerten unsre Thäler, und endlich verloren sich auch die meisten Spuren vormaliger guter Einrichtungen. Erst nachdem unsere Vorfahren die vielen kleinen Tirannen in Schranken gesetzt, und die kostliche Freiheit wieder errungen hatten, dachten sie auch an die Wiederherstellung, oder doch wenigstens an die Gangbarmachung der Strassen. Eine ihrer ersten Unternehmungen in diesem Fache, war die Verfertigung einer Strasse durch die Via mala, da dieselbe, wie oben gesagt worden, vorher ob der jetzigen Via mala durch die Alpen gieng. Wann dieses heilsame Werk eigentlich ist vollführt worden, habe ich nirgends finden können. Es scheint ums fünfzehnte Jahrhundert geschehen zu seyn, da Sprecher sagt, daß Johann v. Rechberg die Via mala besetzt habe, um die

Schamser zu bezwingen, (Pallas rhæt. L. VII. p. 192. edit. Basil. 4to) hingegen die deutsche Uebersetzung fügt (p. 245) hinzu, selbige Orte seyen damals ganz unwegsam gewesen. Seit dieser Zeit wurden sehr oft Befehle und Ermahnungen ausgeschrieben, die Strassen in gangbarem Stand zu erhalten, sie müssen aber nicht viel gefruchtet haben, da immer Klagen über die elenden Strassen einliefen. Paschal in seiner Legatio Rhætica, bemerkt auch, im Anfang des 17ten Jahrhunderts, wie erbärmlich die Strassen in Bünden unterhalten gewesen seyen. Im Jahr 1709, wurde mit grossen Kosten die Strasse durch den Cardinal jenseit des Sölznerbergs erbaut *) So erwachte bald die Sorgfalt für die Strassen, bald schlummerte sie wieder ein, und das Uebel wurde sogar in den ebensten Thälern so arg daß ein Dekret gemacht werden mußte, daß wenn die Gemeinden, welche ihre Strassen so in Abgang hatten kommen lassen, dieselben nicht wieder herstellten, es jedem erlaubt seyn sollte mit Wagen und Pferd über ihre Güter zu fahren. Allein in unserm Lande hat es von jeher an

(*) Eine rühmliche Erwähnung verdient auch die Gemeinde Bergün, welche am Ende des 17ten Jahrhunderts einen Weg durch den Felsen auf dem rechten Ufer der Albula sprengen ließ, da vorher die Strasse sehr mühsam über den hohen Felsen am linken Ufer aieng. No. 1696 wurde ein Akord mit fremden Meistern geschlossen, und ihnen jene Arbeit gegen Bezahlung von ungef. 4000 fl. übertragen; wobei die Tagwerke die von den Gemeindesleuten mit graben zc. geleistet wurden, nicht gerechnet sind. Im letzten Krieg belustigten sich die Franzosen damit, ganze Stücke von der Mauer, die den Weg einfass't, in den Abgrund hinunter zu stürzen, jetzt aber hat die Gemeinde alles ausbessern lassen, und dadurch mancher andern ein beschämendes Beispiel gegeben.

her Exekution, oder vielmehr an der Kraft dazu gefehlt, und so ward trotz allen Dekreten, nie eine nur mittelmässige Strasse zu Stand gebracht.

Endlich erwachte im Jahr 1771 auch in Bünden ein Geist liberalerer Gestinnungen. Es wurde ein Entwurf gemacht vom Clavner See an, durch das Bergell und das Engadin, eine Chaussee bis an die Gränzen des Tirols zu versetzen. Trotz allen Widerwärtigkeiten, wurden bis im Jahr 1776, 35,000 Gulden an diese Strasse gewendet, und sie durch einen grossen Theil des Engadins auf eine vortreffliche Art gemacht. Allein der Einfluss fremder Höfe, und die Besorgniß der Gemeinden diesseits der Berge: es möchte jener Paß dem iibrigen Eintrag thun, und also der grössere Theil des Lands darunter leiden, wollte die Beendigung dieser Strasse nicht zugeben. Man setzte den in unserm Lande immer regen Parthegeist, der seit 300 Jahren die Schuld an allem unserm Unglück war, in Bewegung, und das angefangene vortheilhafte Werk, blieb unvollendet. Wenigstens bahnte dieser Versuch doch den Weg zu neuen Versuchen von dieser Art, die besser gelangen. Der stets abnehmende Paß, und die Verfertigung der schönen Strassen im Tyrol, mußten endlich die Nothwendigkeit einleuchtend machen, mit Ernst an die Verbesserung unserer Landstrassen zu denken. Im Jahr 1779 kam zuerst der Vorschlag zur Sprache, die Strasse von der Gränze am Vorarlbergischen bis auf Chur fahrbar zu machen. Es fanden sich freilich auch Gegner, theils solche die da fest glaubten, daß weil unsere Altvordern auf hols verichteten Strassen sich beinahe den Hals gebrochen, so seye es ihnen auch nicht erlaubt auf bequemen zu reisen, theils aber solche die wirklich aus Bosheit das heilsame Werk hindern wollten. Man streute die lächerlichsten Ga-

beln aus, um beim Landmann Besorgnisse zu erregen; und erlaubte sich allerlei Mittel um ihn wider den ganzen Plan aufzubringen, so z. B. fand die elende Erfindung starken Eingang: man erleichtere durch gute Straßen die Eroberung des Landes, und öffne es der Zufuhr feindlicher Kanonen u. c. Doch vergebens! Im Jahr 1780 wurden die Ehrsamsten Gemeinden durch ein Ausschreiben deshalb angefragt, und am Kongress von 1781 zeigte es sich, daß 48 Stimmen denselben genehmigt hatten. Im Jahr 1782 wurde in der Herrschaft angefangen, und dies Probstück fiel so gut aus, daß sogleich beschlossen wurde, den Straßennbau auf gleiche Weise bis an die Zollbrücke und von der Zollbrücke bis auf Chur fortzusetzen. Nachdem Ausschüsse, die aus einsichtsvollen Männern bestanden, zuerst die Sache wohl erdauret und darüber Vorschläge verfaßt hatten, wurden dieselben im Jahr 1782 den Gemeinden mitgetheilt, und, wie es aus den am Kongress 1783 erhobenen Mehren erhellet, durch eine grosse Mehrheit angenommen. Die Arbeit wurde nun mit aller Anstrengung fortgesetzt, und im Jahr 1785 glücklich beendigt. Es ist wahr, diese neue Chaussee hat unser Land über 100,000 Gulden gekostet, allein sie 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 wahren Ruhm gereicht hat. Wie hätte auch diese Strasse dem Durchpaß so vieler Kanonen, Pulkverwägen und Armeen noch so widerstehen können, wenn sie nicht auf eine untadelhafte Weise verfertigt worden, (sogar jetzt noch könnte sie ohne allzu grossen Aufwand wieder vortrefflich gemacht werden, wenn man die dringende Nothwendigkeit einer vollständigen Reparatur beherzigen wollte, ohne welche freilich auch dieses schöne Werk,

zum Schaden des ganzen Landes, allmählig vollends zu Grunde gehen muß). Nachdem dieses lobliche Werk vollendet worden, so ließ man es nicht dabei bewenden, sondern man theilte aus der Landeskasse jedem Bunde jährlich 1500 Gulden mit, um auch in andern Gegenden des Landes die Strassen wieder herzustellen. Dieses geschah von der Stadt Chur durch ihr aanzes Gebiet, zwischen Reichenau und Rhäzins, in der Via mala, in der Roslen, zwischen Malix und Churwalden, im Oberhalbstein und im Bergell; wobei es sich freilich zeigte, daß ein solches Geschäft niemals unter der Direktion einzelner Gemeinden so gut gedeiht, als unter der des ganzen Landes. Auch im Oberland wurden die Landstrassen hin und wieder bequem gemacht, und sogar ward ein Plan auf die Bahn gebracht, die Strasse durch Medels über den Lukmannier in's Polenser Thal fahrbar zu machen. Man begann wirklich daran zu arbeiten, als dieses nützliche Werk, ich weiß nicht aus welchen Ursachen, wieder ein gestellt wurde. Kurz, in wenig Jahren wären vielleicht die Strassen durchs ganze Land in einen ziemlich guten Stand versetzt worden, wenn nicht die Unruhen der Revolutionszeiten ausgebrochen wären, die unser Land und andere, in einen so elenden Zustand gestürzt haben. Dieses ist in kurzem was mir von der Geschichte unserer Landstrassen bekannt geworden; ich wünsche sehr, daß Personen die unternrichteter als ich sind, mich gefälligst über das noch mangelnde belehren möchten, auf daß wir auch hierin nach und nach etwas vollständiges liefern können. Zum Beschlusse theile ich hier das Ausschreiben der Herren Häupter an die Ehrsamten Gemeinden vom 18ten Mai 1782 mit, welches sehr viel Licht auf die Geschichte des neuesten Straßenbaus wirkt, und des Bekanntmachens sehr werth ist.

Schreiben der Herren Häupter an die Chrs. Räthe und Gemeinden, am Galea-Kongress in Chur.

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

Zu unserer nicht geringen Verwunderung aber müssen wir vernehmen, daß mehrere Partikularen unseres Standes, ja sogar etliche ganze Chrs. Gemeinden, ein öffentliches Missvergnügen über diese Strassenverbesserung bezeugen, und solche eingestellt zu sehen wünschten.

Ob wir nun schon keinen Auftrag von letztem löbl. Bundstag hierinn haben, auch nicht befugt sind, in desselben Verordnung einige Abänderung 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 Nutzen für unser geliebtes Vaterland und dahero ein billiges Augenmerk darauf zu richten seye.

Nicht nur die Fürsten fremder Länder, sondern auch unsere G. L. Eidgenossen, haben den Vortheil davon eingesehen, und dahero bald aller Orten bequeme, sichere und dauerhafte Strassen erbauen lassen. Die Kantone Zürich, Bern, Solothurn, Basel und andere, ja auch die demokratischen Stände Glarus, Appenzell, haben grosse Summen auf ihre Landstrassen erst kürzlich verlegt. — Ja unser G. Vaterland, Ihr selbst U. L. B. G. habet bewiesen, daß Ihr den Nutzen rechter Landstrassen einsehet, da Ihr zu der neuen Landstrasse zu Clesen, ohne einiges Weggeld davon zu beziehen, eine beträchtliche Summa verwilliget, da ihr nachhin den Auftrag begnehmiget habet, daß das Hochwürdige Domkapitel von Chur, seine Landstrasse durch das Territorium der 4 Dörfer, in einen neuen Stand sezen möchte, wozu ihme durch Eure Einwilligung nicht nur ein Weggeld für Fremde, sondern auch ein Beitrag aus L. G. Landen Cassa; ja sogar der Ankauf aller hierzu erforderlichen Grundstücke aus der eignesten Cassa ist angetragen worden, obwohlen doch hierzu lobl. G. Lande nicht die mindeste Verbindlichkeit gehabt hätten.

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

des anzuwendenden Geldes, annoch jährlich die baaren Einkünfte unserer Landskassa um ein ziemliches zu vermehren, wie solches dann ohnfehlbar erfolgen würde, wenn Euch mit der Zeit beliebte, ein solches Weggeld festzusetzen, wie solches anderer Orten gegen uns auch geübt wird; wobei unsere eigene Landsleute für ihre eigene Personen, Haaben und Fuhrer, frei bleiben würden.

Wie erwünscht wäre es übrigens daß dieser Straßensbau baldigst zu Stande kommen möchte, denn eine Vermehrung unserer Zölle, eine sichere Rendita aus den Weggeldern, eine Vermehrung unseres Passes, und die Hoffnung, durch die unmittelbare Zufuhr 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 Betrachtungen, alles Misvergnügen aus denen Gemüthern aller unserer G. L. G. verbannen werden. Indessen wird, wie wir hoffen, ein ziemliches Stück Weges durch die Maienfelder Au, bis auf nächst bevorstehenden löbl. Bundstag in erwünschten Stand gestellt werden.

Dieses Stück, wird sodann Euch zu einer richtigen Probe dienen, ob der übrige Theil der Maienfelder Strasse, besonders über die Staia, auf gleiche Art oder aber anders einzurichten seye; so wie die am nächsten Bundstag über dieses Stück zu erhebende Rechnung uns in Stand setzen wird, beiläufig die ganzen Ufkosten des allfälligen Straßenbaues von St. Catharinabrunnen bis zur obern Zollbrück zu überschlagen.

Auch kann alsdann auf E. der E. R. u. Gemeinden Beanehmigung hin schon vorläufig ein Projekt über die Erhebung eines Weggeldes entworfen werden zc. zc.

Geben den 7/18. Mai 1782.

2.

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

Ich will zum voraus annehmen, daß die Zeiten vorbei seien, während welcher Egoismus die Vaterlandsliebe unterdrückte, und man, auch die gemeinnützigsten Vorschläge 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 nützlich ist, und daß kleinerer Privatvortheil immer dem allgemeinen Besten weichen muß. Alle Theile des Landes können unmöglich an Hauptstrassen liegen, und die Vortheile eines lebhaften Passes unmittelbar geniessen, aber mittelbar breitet sich der Einfluß einer stark besuchten Landstrasse über das ganze Land aus, und die Bewohner der höchsten unbesuchtesten Thäler fühlen den Nutzen des stärkern Geldumlaufs und der erleichterten Absezung ihres Uebersufses.

Ohne die geringsten Rücksichten also, sollten die Strassen nur durch diejenigen Striche des Landes verfertigt werden, die am auffallendsten dazu geeignet sind, das heißt: wo dieselben am bequemsten und dem Endzweck jedes Hauptpasses gemäß, am vortheilhaftesten gemacht werden können. Nach diesem Hauptgrundszag können drei fahrbare Hauptlandstrassen durch unser Land geführt werden; ich sage fahrbare, denn nur durch solche können wir sicher seyn, daß unsere Pässe allen andern werden vorgezogen werden. Der erste Hauptpass geht von Chur durch Rhäzins, von

dort muß die Strasse gerade über das Sand des Rheins bis unter Thusis gemacht werden, so daß sie zu gleicher Zeit als Damm gegen den Rhein dient, und den Bewohnern der Gegend eine sehr beträchtliche Strecke ißt unnützen Landes zum herrlichsten Fruchtboden sichert. Von Thusis folgt sie der ißt gebrauchten Strasse bis Splügen, und von dort auf Hinterrhein, über den Bernardiner durchs Misox auf Bellinz. Leicht kann diese Strasse fahrbare gemacht werden und alsdann wird sie einen grossen Theil der Waaren die von Genua über den langen See den Alpen zueilen, ganz an sich ziehen, denn da sie weniger beschwerlich und gefährlich als der Pass des Gotthardes, und eben so kurz für die westliche Schweiz sehn wird, so wird man sie allemahl vor diesem wählen, wenn nämlich eine eben so gute Ordnung in Ansehung der Sicherheit, der Geschwindigkeit und der Wohlfeilheit des Transports der Waaren eingeführt wird. Vortrefflich wird sich dieser Weg für eine Poststrasse zwischen der Schweiz und dem obern Theil Italiens schiken, durch welche mit grosser Geschwindigkeit Nachrichten aus einem dieser Länder in das andre werden gebracht werden können. Zu einer ungemeinen Bequemlichkeit wird sie für unsern Viehhandel dienen, und sollte das Eisenbergwerk in Ferrera einmal mit Einsicht bearbeitet werden, so würde durch diese Strasse die Verführung dieses, unserm ganzen Lande so unentbehrlichen Metalls, für welches wir jährlich über 100,000 Gulden außer Landes schiken, sehr erleichtert werden.

Die zweite Hauptstrasse würde von Chur über Churwalden und Lenz nach Tiefenkasten gehen. Dieses Stück 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 abschreckend ist, die

während des Winters auf der Lenzer Heide regieren, und den Durchpaß manchmal so gefährlich als über einen Berg machen. Weit vortheilhafter für den Paß wäre es, wenn die Strasse von Tiesenkasten längs dem Albula-Tobel hinaus, bis unter Baldenstein, und von dort über den Rhein in die andre Strasse könnte gemacht werden. Wenn die Entfernung bis Chur etwas mehr beträgt, so wird dieser Nachtheil durch die ungleich grössere Bequemlichkeit reichlich ersetzt. Freilich würde diese neue Strasse, wegen der vielen und harten Felsen die man sprengen muß, beträchtliche Summen Geldes kosten. Von Tiesenkasten würde diese zweite Hauptstrasse der wirklich bestehenden bis Bivio folgen, ob ich gleich überzeugt bin, daß man auch von Tiesenkasten auf Conters den Weg weniger steil dem Tobel nach, sprengen könnte. Von Bivio weg würde derselbe anstatt über den holperichten Septimer, über den Julier geführt werden. Der Umweg beträgt nur drei Stunden, und dafür gewinnt man einen leicht zu bestiegenden grasigen Berg, den weder die alles verheerenden Lauwinen, noch die durchdringende Bisa, oder Nordwind, beherrischen, und worüber man in drei Stunden ohne Anstrengung auf Sils im Engadin gelangt. Ich habe oben bemerkt, daß schon vor allem eine fahrbare Strasse über den Julier bestand, und so viel ich habe erfahren können, gieng sie während den dunklen Jahrhunderten zu Grunde, nach welchen man zu arm und zu unthätig war, um wieder eine ähnliche zu erbauen. Nur für Saumwärter war diejenige über den Septimer etwas näher, und deshalb gut genug. Von Sils über Maloggia auf Casaccia, wurde die Strasse vor nicht sehr langer Zeit in fahrbaren Stand gesetzt, und von Casaccia bis auf unsre Gränzen ist sie

es wirklich zum Theil, oder kann doch leicht dazu gebracht werden. Ueberhaupt kann dieser eben beschriebene Weg von Clavéen auf Chur, mit eben so leichter Mühe und mit verhältnißmäßig geringern Kosten zur Chausse erhoben werden, als derjenige über den Brenner im Tirol, so daß man füglich mit Rutschen und Wagen über die Gebirge sezzzen kann. Es bleibt allemal der kürzeste Paß aus Italien in die Schweiz und Deutschland, und wird daher alle diejenigen Waaren an sich ziehen, die von Livorno auf Mailand, und von dem adriatischen Meer durch den Po aufwärts in den Comer See gesandt werden. Was für einen unendlichen Vortheil eine solche Strasse für unsfern Handel mit Wein, Grantwein und Korn, den wir zu eignem Bedürfniß mit der italiänischen Republik treiben müssen, gewähren kann, bedarf keiner Erläuterung.

Die dritte Haupstrasse die ich meinem Vaterlande wünschen möchte, würde ob der untern Zollbrück bei der dermaligen deutschen Heerstrasse ihren Anfang nehmen, über Malans in das Brättigau sich bis in's Thal Veraina hineinziehen, und daselbst über Fleg hinunter auf Süss reichen. Hier würde sie sich theilen; der eine Arm geht durch das untere Engadin bis an St. Martinsbrück, der andere auf Zernez und von dort durch das Thal das vom Spoel bewässert wird, über Buffalora oder den Ofen in's Münsterthal, und von dort auf Glurens, wo wieder eine Haupstrasse von Finstermünz über die Malser Haide kommt. Von Glurens ist die Gemeinschaft mit Bozen durch eine herrliche Chaussee schon geöffnet. Wer einen Blik auf eine richtige Karte wirft, muß gleich einsehen, welchen nicht zu berechnenden Nutzen diese Strasse unserm Lande bringen würde. Man kann sich keine geradere Ge-

meinschaft zwischen Trieste und Venedig mit dem westlichen Theil der Schweiz und dem südlichen Frankreich denken. Seit dem Revolutions Kriege hat der Handel von Trieste ungemein zugenommen. Venedig erhebt sich, seitdem es dem österreichischen Szepter unterworfen ist, alle Tage mehr, und eine direkte Strasse von diesen zwei Handelspläzen über Bozen, Glurens und Bünden in die Schweiz würde eine der beliebtesten und besuchtesten über die Alpen werden. Der Schwierigkeiten sind gar nicht viel die sich der Erbauung dieser Strasse entgegenstellen. Der Pass über den Ofen ist mir zu wenig bekannt um darüber abzusprechen zu können, doch haben mich Augenzeugen versichert, daß sich daselbst keine Unmöglichkeiten vorfinden, und schon vor Zeiten eine zwar schlechte, doch für kleine Wagen fahrbare Strasse darüber gieng. Von Süs über den Berg in Verainà, und von dort auf Klosters, ist es sehr leicht eine bequeme Strasse zu erbauen; der Berg gehört nicht zu den wilden, weder in Ansehung der Lawinen noch des Nordwindes, und wenn unweit der Luzeiner Alphütte ein gutes Wirthshaus eingerichtet ist, so läßt es sich sehr bequem diese Strecke Weges zurücklegen. Diese Strasse wird im Sommer öfters gebraucht, und war vor zeiten vielmehr im Gange als izt. Von Klosters durch das Grättigäu auf Malans kann die Chausse mit desto mehr Bequemlichkeit verfertigt werden, wenn man unter dem Londen die Lanquart einzudämmen anfängt und von dort die Strasse gerade über das Sand führt.

Nach meinen zwar geringen Einsichten, eignet sich keine andre Gegend Bündens zur Durchführung einer Haupthandelsstrasse. Entweder läßt es die geographische Lage nicht zu, oder die Natur selbst legt Hindernisse in den Weg, die da nicht oder doch kaum können überwunden

werden. Damit will ich aber gar nicht sagen, daß in Thälern wie das Oberengadin, durch welches die zweite und die dritte Hauptstrasse auf die vortheilhafteste Weise könnten vereinigt werden, oder wie das Oberland, keine guten Strassen sollen eingeführt werden. Im Gegentheile wird sich Bünden erst dann in einem wahren blühenden Zustande befinden, wann alle Theile desselben unter sich, und das ganze mit dem Auslande, auf eine bequeme Art verbunden sind. Besonders wird das Oberland bald guter fahrbarer Strassen bedürfen, wenn einmal die Schäze benutzt werden, die die Natur so reichlich im Schooze seiner Geburge verborgen hat. Nur können alle diese Strassen nicht auf einmal hergezaubert werden. Zuerst muß man an die unentbehrlichsten, und dann an diejenigen denken, die zwar mittelbar, aber nicht unmittelbar, zur Wohlfahrt des Landes nothwendig sind.

3.

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

Es ist nicht zu läugnen, und man muß es frei heraus sagen, daß die Verfertigung aller dieser Landstrassen sehr beträchtliche Summen erfordern würde. Wenn wir den Maßstab nur nach denjenigen nehmen, die seit vierzig Jahren in unserem Lande selbst erbaut wurden; nach der Engadiner Strasse, die wie schon gesagt worden, 35,000 Gulden kostete, und nach der Chaussee, die von St. Kathrina-Brunnen durch die vormalige Herrschaft und das Hochgericht der vier Dörfer bis an die Gränzen

der Stadt Chur gemacht wurde, und 111,896 Gulden erheischte, so würden freilich die drei bezeichneten Hauptstrassen manche 100,000 Gulden wegnehmen. Allein es wäre ganz uandthig die Strassen in den gebirgichten Theilen des Landes auf gleiche Art wie in den Ebenen zu verstetigen. Man giebt ihnen nicht mehr als 18 Fuß Breite, auf daß zwei beladene Wägen, die 3, 1/2 Fuß Gleise haben, und vollständig geladen, 6, 1/2 Fuß in der Breite messen, einander bequem ausweichen können. Eben so erspart man überall die kostbaren Ausschüttungen, folgt den Wölbungen der Thalseiten, und führt die Strasse so, daß man nicht nöthig hat, Güter auszukaufen, (welches letztere bei der Strasse zwischen Maienfeld und Chur nöthig, und sehr kostspielig war). Man hilft sich anstatt des vielen Materials, mit sauber gearbeitetem Steinpflaster, und weil es überall Steine genug giebt, mit einfachen Unterbauungen und ausgesprengten Böden. Auf diese Art kostet eine Bergstrasse, in Verhältniß der Länge, kaum die Hälfte einer Chaussee in der Ebene.

Gesezt 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 abschrecken lassen. Scheint dieser Auswand groß, so ist der Vortheil der daraus dem Lande erwacht, noch viel grösser, und so mannigfaltig, daß die ganze Summe bald wieder eingebbracht ist. Man beherzigte 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 Stük, also im Durchschnitt in einem Jahre ungefähr 14,000 Stük.

Von 1781 bis 1790 giengen durch Chur 167,215

Stück, also im Durchschnitt 16,500 Stück jährlich, und doch konnte die neugemachte Strasse erst seit 1786 ganz benutzt 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 Ansatz gebracht werden.

In den 90er Jahren aber giengen im Durchschnitt jährlich 20—22,000 Stück durch Chur, und es ist sehr wahrscheinlich, daß ohne den unglückseligen Revolutionskrieg, die Zahl der Stücke sich noch vermehrt haben würde. Schon dieser Transito trug dem Lande gegen 300,000 Gulden ein; was würde aber erst dann erfolgen, wenn diese Straßen fahrbar gemacht würden, wenn man 50 Centner auf einmal laden kann, welches das gewöhnliche Gewicht der Brafrachten ist, da unsere Wägelchen, wenn sie es auch wagen über unsere Berge zu klettern, doch nie mehr als 20 bis 25 Centner höchstens laden dürfen. Wie hoch würde die Menge der Stücke steigen, wenn man drei Hauptstrassen nebst einer vorzülichen Fuhrereinrichtung hätte? Wenn man berechnet, daß jährlich über den Gotthard 18—20,000 Ballots reisen, daß die Menge der durch's Tirol geführten Centner Waaren sich auf einige 100,000 belaufft, so darf ich kühn behaupten, daß, da eine ziemliche Anzahl den kürzern oder bequemern Weg durch Bünden einschlagen würde, sich die Anzahl der durchgehenden Stücke gewiß bald auf 50 bis 60 tausend erheben würde, welche à Gulden zehn, im Durchschnitt gerechnet, dem Lande eine grosse Summe baaren Geldes eintragen würden. Man bedenke welche Thätigkeit die vorzüliche Gelegenheit täglich so viel zu verdienen, in den Gegenden verbreiten würde, durch welche

sich der Paß ziehet. Wie viel Arbeiter und Handwerksleute sich nur wegen dem grossen Fuhrwesen allein ernähren könnten, und welch einen starken Verbrauch von Lebensbedürfnissen und andern Nothwendigkeiten so viel Menschen erfordern würden, so daß die entferntesten Thäler ihre landwirthschaftlichen Produkte in hohen Preisen absezten, und sich hiedurch bereichern könnten. Dieser stärkere Absatz würde alle Bewohner des Landes aufmuntern sich mit mehrerer Einsicht auf den Landbau zu legen, an Fabriken und Manufakturen zu denken, und die sonst anerborne Trägheit abzulegen. Gewiß, Industrie und Leben würde sich durch das ganze Land verbreiten, und man würde in zehn Jahren das ehimals todte und träge, nun aber wohl bevölkerte und geschäftige Graubünden nicht mehr kennen.

Woher aber soll man in einem sonst armen, und von einem grausamen Kriege ausgesogenen Lande die Mittel nehmen, ein so kostbares Werk auszuführen? wird man mich fragen. Ich schlage zwei Wege vor, einen kürzern und einen längern. Will man bald zu dem Genusse dieser wirklich grossen Vortheile kommen, welche die natürlichen Folgen gebahnter Strassen über unsre Gebirge sehn müssen, so verschaffe man sich eine beträchtliche Summe Geldes durch Anleihen. Nicht nur ansehnliche Handelshäuser, sondern ganze Städte in unserer Nachbarschaft, würden diese Erbauung sehrlich genug wünschen, um unserer Regierung die Erhandlung dieser Anleihen zu erleichtern, und sind dieselben auf die Einkünste des Landes hypothekirt, so werden sie auch wegen der Sicherheit ihres Kapitals nicht zweifeln. Dass es von der größten Wichtigkeit für unsern Paß ist, sobald als möglich alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die seinem Flor entgegen stehen, 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 längern Weg vorziehen, der endlich auch, doch immer spät genug, zum Ziele führt, so seze man eine Summe aus, die jährlich an die Straßen soll verwandt werden, und die als ein Heilithum betrachtet, diesem Gegenstand nie entzogen wird, bis der Zweck 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 hat schon hin und wieder über diesen Zoll Klagen erhoben. Einige thaten es aus Interesse, andere um sich bei dem Theil des Volks beliebt zu machen, der über diesen Zoll unzufrieden ist. Ich will indessen glauben, daß die mehrern nur aus Uebereilung und gutmeidend, den Wunsch geäussert haben, denselben aufzuheben. Gewiß dachten sie zu wenig über diese Sache nach, sonst würden sie nach einiger Ueberlegung aus Liebe fürs Vaterland den Gedanken, ihm diese unentbehrliche Hülfsquelle zu entziehen, weit von sich entfernt haben. Eisern sie deswegen, um dem Landsmann die Anschaffung aller derseligen Bedürfnisse, die ihm unentbehrlich sind, so sehr als möglich zu erleichtern, wie des Korns, des Salzes, u. s. w., wünschen sie, demselben alle Wege zu öffnen, durch welche er seines Uebersusses sich entledigen, und das nothwendige sich verschaffen könne, so handeln sie rechtschaffen, und können diesen Zweck auf keine bessere Art er-

reichen, als indem sie die Transportirung dieser Artikel, durch gute Fahrstrassen erleichtern; desto verkehrter wäre es also, dem Lande die hiezu benötigten Gelder durch Aufhebung des Luxus-Zolles entziehen zu wollen. Entfernen sie aber gegen diesen Zoll, blos um dem Einwohner die Anschaffung der schädlichen Luxusartikel zu erleichtern, deren Gebrauch ihn nur an seinem Vermögen schwächt, und deren Misbrauch die wahre Ursache des Umsturzes der Moralität, des Wohlstands und des Friedens ist, so bedenken sie nicht was sie thun, und geben zu dem Verdacht Anlaß, daß sie mit ihrer sogenannten Vaterlandsliebe, die dem Land alle Quellen zu Verbesserungen entreissen will, blos die Absichten eines niedrigen Eigennutzes zu bemanteln gedenken, und die Wohlfahrt des Ganzen, nebst der Moralität ihrer Mitbürger für nichts achten. Denn so ist es mit jenen schädlichen Getränken. Es sind noch erst 60 bis 80 Jahre verflossen, und sie waren in vielen Dörfern unserer glücklichen Thäler beinahe unbekannt. Mir sind ganze Dorfschaften genannt worden, wo damals während eines ganzen Fahrts nur eine Lägel Wein verbraucht wurde, wo heut zu Tage 60—70 Saum Wein kaum hinreichen. Es lege jeder die Hand auf's Herz, und gebe der Wahrheit die Ehre. Waren damals unsere Mitbürger nicht reicher, und herrschte damals nicht mehr Sittlichkeit? War die Religion nicht in grösserm Ansehen? Ist es nicht zu wünschen, daß wieder die einfache alte Lebensart, und mit ihr die biedere Denkungsart, und Reinigkeit der Sitten eingeführt werden? Wenn die Erfüllung dieses Wunsches leider beinahe zu den Unmöglichkeiten gehört, so ist es doch heilige Pflicht dem einreissenden Strome der Laster so viel als möglich Hindernisse in den Weg zu legen, und nicht Thür und Thore zu öffnen. —

Man wird mich also nicht missverstehen, sondern meinen reinen Absichten Gerechtigkeit widerfahren lassen, wenn ich die Beibehaltung dieses Zolles auf Wein und Branntwein sehnlich wünsche, aber auch wünsche daß er zur Verbesserung der Landstrassen hinsür verwendet werde. Wer wird nicht gerne, wenn er seinen Gaumen mit diesen Getränken kizeln will, ein paar Kreuzer mehr bezahlen, wenn er weiß daß er auch dazu beiträgt sein Vaterland in einen blühenden Zustand zu versetzen? Wer wird fernerhin gegen eine so geringe freiwillige Abgabe Klage erheben, oder gar deren Abschaffung wünschen, wenn er einsieht, daß vermittelst derselben ihm und seinen Landsleuten ein Wohlstand bereitet werden kann, von dem man bis izt gar keinen Beariff hatte? Nein! durch diese Gründe hoffe ich alle Meinungen zu vereinigen.

Da man jährlich nur 20.000 Gulden auf die Strassen verwenden kann, so ist es unumgänglich nothwendig, daß zuerst, und sobald als möglich, dieseljenige der drei Strassen vollkommen vor den andern zwei in fahrbaren Stand gesetzt werde, die dem Passe so wie er dermalen den Zug hat, am unentbehrlichsten ist. Dafür sehe ich dieseljenige durch das Oberhalbstein an, und zwar sollte zu allererst die Strasse über den Julier aemacht werden. Sonst muß man besorgen, daß der Durchpaß der Waaren eine andere Richtung nehme, und für unser Land verloren gehe. Ist einmal diese Strasse erbaut, so kann man die andern zwei auf einmal in Arbeit nehmen, und jeder die Hälften des bestimmten Kapitals anwisen.

Es ist aber nicht genug, daß wir schöne Chausseen besitzen, es ist eben so nothwendig, daß eine wohl überdachte, zweckmäßige Anordnung bestehet, wie es mit dem Transport der Waaren soll gehalten seyn, auf daß sie

sicher, geschwind, und auf die möglichst wohlfeilste Art, durch unser Land geliefert werden. Ferner ist es unumgänglich nothwendig, daß durch eine fleissige und genaue Inspektion, jede anfangende Beschädigung der Straßen sogleich ausgebessert, und dadurch ihre Vergrösserung, also auch die Anhäufung der Unkosten, vermieden werde. Alles dieses, so wie die Erbauung der Straßen selbst, wird nach allen Erfahrungen, nicht den einzelnen Gemeinden zu überlassen seyn, sondern einer unmittelbaren Aufsicht und Direktion von Seiten der hohen Landesregierung bedürfen; zumal diese in Ansehung der Straßen, in einer Verantwortlichkeit gegen die oberste Behörde des schweizerischen Bundesvereines steht; denn kraft der Mediationsakte, ist der Landammann der Schweiz befugt, in jedem Kanton, der saumselig in Unterhaltung seiner Straßen gefunden würde, dieselben auf Unkosten des Kantons, ausbessern zu lassen; eine Befugniß die sich darauf gründet, daß die schlechten Straßen im einten Kanton, den Handel der andern Theile der Schweiz erschweren, und also den Mitverbündeten zum Schaden gereichen. Hierüber, und über die beste Einrichtung der Fuhrordnungen, will ich Andere gebeten haben, Vorschläge zu thun, als wozu ich nicht die erforderlichen Kenntnisse besitze.

Mir bleibt nur noch übrig zu bemerken, daß ich bei dem Drang der Umstände nicht Zeit genug hatte, diese Abhandlung so vollständig zu liefern, wie ich es gewünscht hätte, und daß mir besonders noch Data in Ansehung der Geschichte unsers Straßenbaues fehlen, 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 Carabinell die 1709 ist erbauet worden, gekostet habe, und andre Umstände und Gelehrungen mehr, zum die ich hiemit ersuche.