Zeitschrift: Der neue Sammler : ein gemeinnütziges Archiv für Bünden
Herausgeber: Ökonomische Gesellschaft des Kantons Graubünden
Band: 3 (1807)
Heft: 4

Artikel: Ueber das Transitwesen
Autor: Tscharner, J. Friedrich von
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-377933

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: 09.12.2025

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

Ueber das Transitwesen von Graubünden.

Geschrieben im November 1806,
von J. Friedrich von Tscharner.

Samt einem Vergleichungskärtchen der Handelsstraßen über die Alpen.

„Unser Arbeiten hilft zwar nichts, aber arbeiten müssen „wir doch.“

D. Martin Luther.

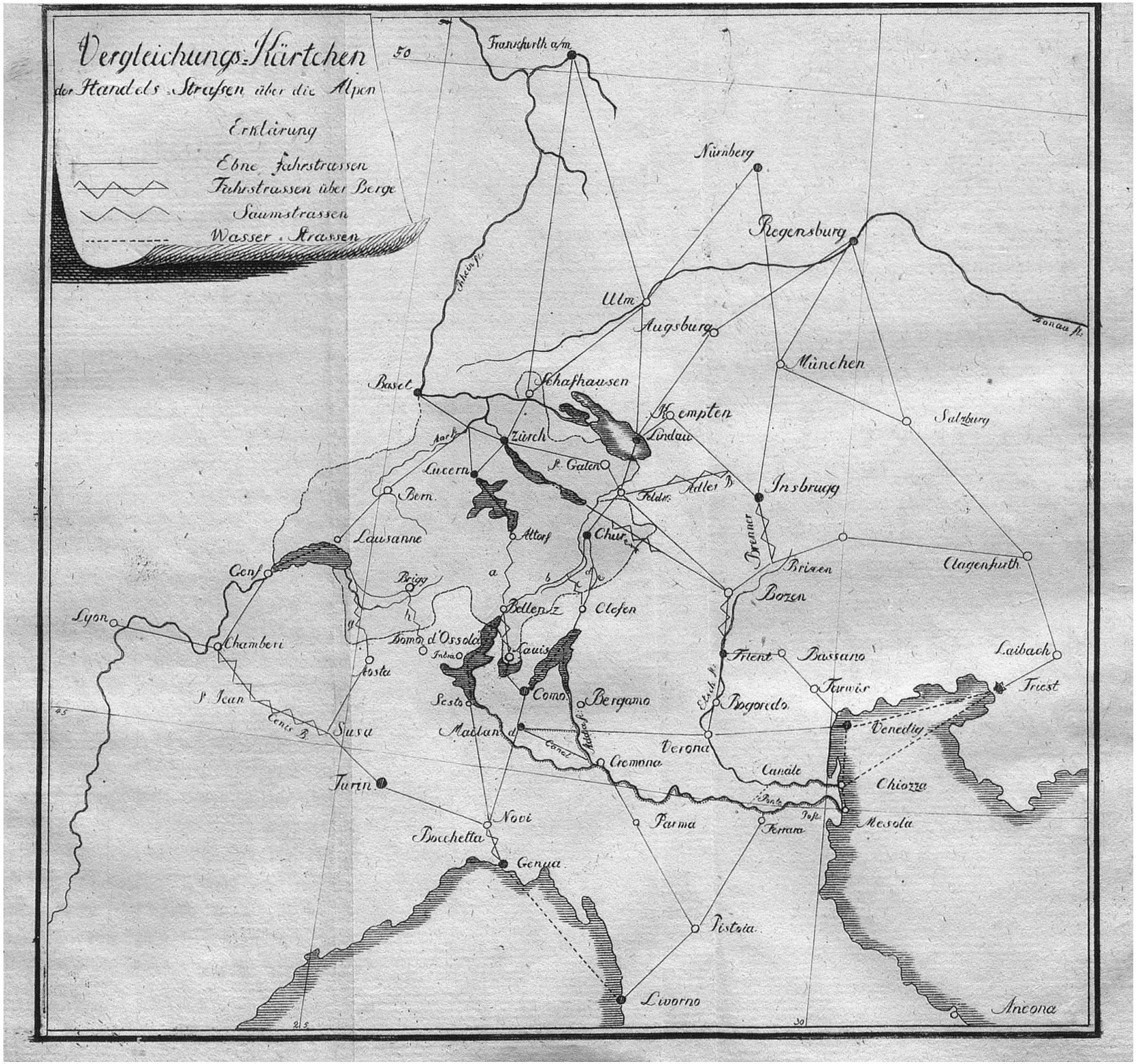
Chur,
gedrukt in der Otto'schen Buchdruckerei.

* * *

Zur Vermeidung aller Mißdeutung muß ich, mit Hinweisung auf das Datum dieser Arbeit, bemerken, daß ich seither, ohne einige, öffentliche noch Privatberührung mit dem Paßwesen, den wirklichen Erfolg der neusten Verbesserungen zu wenig kenne, um zu beurtheilen, ob und was von diesem Aufsaz noch passend, und was durch Abschaffung der gerügten Mißbräuche nun unnüz sein mag.

In jedem Fall, wenn davon auch keine Spur mehr übrig wäre, würde zur Erhaltung der Ordnung ein Blik auf diese Bemerkungen vielleicht nicht schaden. Das öffentliche Zutrauen kann gegründet sein. Aber befestigen muß es und kann es nur jahrelange Erfahrung von ihrer ungeschwächten Fortdauer. Junj 1807.

* * *


Vergleichungs-Kärtchen
der Handels-Strassen über die Alpen
Erklärung
Ebne Fahrstrassen
Fahrstrassen über Berge
Saumstrassen
Wasser-Strassen
Frankfurth a/m
Nürnberg
Regensburg
Donau fl.
Rhein fl.
Ulm
Augsburg
München
Salzburg
Basel
Schaffhausen
Kempten
Lindau
Zürich
Aare fl.
Lucern
St. Gallen
Bern
Feldkirch
Adler fl.
Innsbrugg
Lausanne
Altdorf
Chur
Brenner
Brixen
Clagenfurth
Conf
Brigg
Bozen
Belleinz
Olefen
Lyon
Chamberi
Domo d'Ossola
Tesino
Lauis
Trient
Bassano
Laibach
Aosta
Turwis
Triest
St. Jean
Sesto
Como
Bergamo
Etsch fl.
Bisgoredo
Cenis B.
Susa
Mailan
Adda fl.
Canal
Verona
Venedig
Cremona
Canale
Chiozza
Turin
Po fl.
Tesi fl.
Mesola
Novi
Parma
Ferrara
Bocchetta
Genua
Pistoia
Livorno
Ancona
50
45
25
30

Ueber das Transitwesen.

Ein Wort zur Vorerinnerung.

Ob die Arbeit, die wir unternehmen, in der Wirklichkeit Frucht bringe oder nicht, kann uns im allgemeinen nicht gleichgültig sein. Wenn aber ein Gegenstand der ersten Wichtigkeit für ein Land, häufig vernachlässigt, des Aufrufs zur regern Theilnahme so dringend bedarf, wie der vorliegende, dann scheint es Pflicht für die Leute vom Handwerk, durch Verbreitung richtiger Sachkenntnisse und anwendbarer Vorschläge, zu Erregung jener Theilnahme das Ihrige zu versuchen; — unbekümmert, ob das Ziel möglicher Vervollkommnung, bei dem herrschenden Zeitgeist, in einem Jahr, einem Jahrzehend, oder erst in besserer Zukunft erreichbar sei, und zufrieden, wenn diese Erreichbarkeit nur dem ruhig prüfenden Leser an sich einleuchtend wird.

Gegenwärtig, wo Etwas, aber lange nicht Alles geschehen ist, was, troz aller Beschränkung in Macht und Mitteln, geschehen könnte, scheint die nächste praktische Aufgabe: Was ist unter den gegebenen Umständen nüzlich und ausführbar? Durch einige Hoffnung des Erfolgs belebt, zu der mehr spekulativen hin zu führen: Was wäre an sich zweckmäßig und möglich?

Wenn jene, befriedigend beantwortet, der Gegenwart nüzen kann, so mag diese künftigen Geschlechtern Stoff zum Nachdenken, zur Verbesserung bieten. Vielleicht, daß selbst von den Früchten des unsrigen,

bis dahin, nach mancher Sichtung, gereift, einst brauchbare Keime aufgehen, denen bis jezt kein günstiger Stern erschien.

Versuche wenigstens, wie man künftiger Anwendung schon jezt vorarbeiten könne, werden erlaubt, und ein so unschädlicher Zeitvertreib sein, wie jeder andre. Auf Zeitvertreibe solcher Art aber scheint sich für einmahl die Hauptthätigkeit unsrer Gesellschaft beschränken zu müssen, oder — zu wollen?

So viel zur Einleitung, zur Entschuldigung für folgende Notizen und Vorschläge (Früchte mehrjährigen Umgangs mit diesem Geschäftszweig) als Beiträge zur Bearbeitung dieses Fachs. Ob sie für jene praktischen Zwekke, früher oder später, Wirkung und Werth haben, ob sie nicht hier den Tadel überflüssiger Mahnung an schon (wie man glaubt) vorhandene und vollendete Anstalten, dort das Achselzukken über unnüze Chimären erregen werden, — muß ich abwarten.

Jeder hat seine Stimme; und nur vielfältige, ruhige Prüfung der Grundsäze, einzeln und öffentlich, kann, bei gleichzeitigem Handeln am rechten Ort, Verbesserungen mählings vorbereiten. Aufmerksamkeit wenigstens, und Beherzigung, scheint zu verdienen, was, mit der redlichsten Absicht entworfen, keiner gründlichen Berichtigung Eingang verwehren soll.

Das aber, daß die Wichtigkeit der Sache, nicht als persönliches, sondern als eines der ersten Staatsanliegen Bündens, keines Beweises bedürfe; — daß man sie als solches Aller Orten anerkenne, schäze und würdige, — Aller Orten, nach anerkanntem Erweis des Bessern, von kalter Ueberzeugung zur wärmsten Theilnahme und kraftvollsten Wirk-

samkeit übergehen, nicht vor den Schwierigkeiten der Ausführung (wenn man sie heben kann) lau zurük treten werde, — das möchte ich gern, wenn nicht fast alle Erfahrung dagegen stritte, voraus sezen.

Ich bemerke nur noch, daß mich selbst keine Art von persönlichem Interesse zum Schreiben über einen Gewerbszweig antreibt, dem ich, durch traurige Erfahrungen belehrt, (wahrscheinlich auf immer) entsagt habe. —

Anmerkung. Da viel Wesentliches, für den Inländer, besonders den Staatsmann, Unentbehrliches, und, wie es scheint, ausser dem kleinen Kreise der Speditoren völlig Unbekanntes, dieser Abhandlung als Beleg, Erläuterung, ausführlichere Auskunft, beigefügt, aber im Druk aus verschiedenen Gründen weggelassen worden ist, so hat der Verfasser diese Bruchstükke unter der Ueberschrift: Höchst nothwendige Randglossen zu dem Aufsiz über das Transitwesen im N. S., für Inländer, bei der Redaktion in Chur zur beliebigen Einsicht Jedes Lesers niedergelegt. Alle die, welche manchen der aufgestellten Säze oder Ausdrüke zu übertrieben glauben sollten, bittet er angelegentlich, die Sache einer Untersuchung, und besonders die mit Thatsachen belegte umständliche Schilderung unsers bisherigen Transitzustandes und seiner nothwendigen Folgen, einiger Aufmerksamkeit zu würdigen.

Erster Abschnitt.

Vergleichende Darstellung des Passes.

Geographische Einleitung.

Der Handelsstraßen, welche Italien (und durch dessen Meerhäven, den ganzen Süden Europas, die Levante, die Barbarei, ja beide Indien und öfters Nordamerika) mit der Schweiz, mit Deutschland und den nordischen Staaten, in Verbindung sezen, gehen Fünf über den Halbkreis der Alpen, dessen Enden hier das Adriatische, dort das Ligurische Meer berühren.

1) Der Cenis verbindet Frankreich und die südwestliche Schweiz mit den Ebenen der Lombardie. Fahrbar war die Straße längst bis Chambery, sowohl von Genf als Lyon aus, leztere seit 1758, bis wohin sie nur Lastthiere betraten. Sie kostete große Summen, und mußte auf dem Berg Echelles 1000 Klafter weit durch Felsen gesprengt werden. Von Lanebourg bis Novalese, 5 Stunden über den eigentlichen Cenis, ward sie erst vor 2 Jahren nicht nur fahrbar, sondern, nebst dem ganzen übrigen Strich, chausseemäßig geführt, mit Breite für zwei Lastwagen, und von sehr sanftem Abhang an den vorher schroffsten Stellen. Von der Höhe abwärts bis Novalese wagten sonst, des steilen Absturzes wegen, wenige zu Pferd, die meisten nur im Tragsessel, nieder zu steigen. Jezt soll (nach damahligem Bericht des französischen Ministers des Innern) ein Reuter in vollem Galopp hinunter sprengen können. Mit uns steht dieser Paß, meines Wissens, beinah in keiner Concurrenz.

2) Durch das Wallis zieht sich, bis jezt nur saumbar, eine Straße über Sitten, Brigg, den Simplon oder Cimplon, Domod'ossola, nach Mailand; eine andre vom Genfer See über Bex, S. Maurice, Martinach, über den Großen Bernhard, nach Aosta, von da nach Turin, Mailand u. s. w. Nur mit unsäglicher Anstrengung der Walliser, welchen L. 1000 — für den Transport jeder Kanone versprochen worden sein soll, gelang hier, vor wenigen Jahren, der berühmte Uebergang der französischen Armee, mit Gepäkk und Geschüz vom schwersten Kaliber. Fahrbar, sagt man, soll die eine, vielleicht beide, werden; und bei so reichen Hülfsmitteln, wie Frankreich sie besizt, darf man, sobald es damit Ernst ist, nicht an der schnellsten Ausführung zweifeln. *) Auch von einer Verbindungsstraße von Genf bis S. Maurice, die das Schweizergebiet ver- vermeiden soll, war schon die Rede. Dies ganze Unternehmen, vorzüglich auf der Bernhardstraße, würde jener über Luzern, so wie der unsrigen, starken Eintrag thun; besonders für die Verbindung der westlichen Schweiz mit Turin, wichtig durch die starken Seidentransporte. Sicherheit, Kürze, Bequemlichkeit, Alles würde für sie entscheiden. Von Basel bis Turin sind, nach Angabe meiner Hülfsquellen, folgende Stationen:

(*) Nach den neusten Berichten ist dieser Straßenbau wirklich, und in hoher Vollkommenheit, beendigt.

Ueber den Bernhard.		Ueber den Simplon.		Ueber den Gotthard.		Ueber den Splügne	
Bern Stunden	19 ½.	Martinach Stunden	45	Luzern Stunden	18	Zürich Stunden	16
Vivis =	16 ½.	Brigg =	16	Altorf =	10	Wallenstadt =	16
S. Moriz =	6 ½.	Domod'ossola =	11	Bellenz =	23	Chur =	8
Martinach =	2 ½.	Turin =	30	Lauis =	6	Clefen =	18
Bernhard =	8.	St.	102	Com =	6	Com =	10
Aosta =	6.			Mailand =	8	Mailand =	8
Turin =	23.			Turin =	25	Turin =	25
St.	82.			St.	96	St.	101

Bis jezt tritt diese Concurrenz nicht ein. Wichtiger ist Jene

3) Des

3) Des Gotthardpasses, von Luzern (wohin schöne Chausseen von Bern, Basel, Zurzach, Zürich, als Verbindungspunkten des Auslandes, führen) über See bis Flüelen, unweit Altorf, von da auf Saumpferden durch das Urner- und Urseren-Thal, dann über den Berg nach Airolo, und durchs Liviner Thal nach Bellenz. Von hier links über den Monte Cenere nach Lauis, Com und Mailand. Rechts über den Langen See nach Intra, Arona, oder über Sesto nach Mailand, oder Mailand vorbei über Alessandria nach Genua oder Turin.

Auch diese Straße soll, wenigstens theilweise (von Bellenz bis Airolo) fahrbar werden, und die Arbeit, wenn auch erst wenige Stunden weit, begonnen sein. Ueber den Berg selbst wollte man zwar, nach dem ersten Plan, damit fortfahren; aber die Sachverständigsten widerriethen es, als zu kostspielig und unhaltbar. Selbst von Urseren bis Altorf zweifelt man am Gelingen.

Diese Straße hat sehr viele schroffe, gefahrvolle Stellen, ist hie und da häufigen Lawinen, auch scharfen Luftzügen ausgesezt, und daher, Winters wegen zusammen gewehtem Schnee, oft mehrere Wochen ungangbar. Die Unglüksfälle durch Naturereignisse sind nicht selten, der Frachtlohn theuer, wegen Mangel an Futter. Das ganze Thal von Urseren bis Altorf, zwischen hohen, nakten Felsen, ist arm an Weiden, noch ärmer an mähbaren Wiesen.

4) Durch Graubünden zieht sich die vierte Hauptstrasse in drei Armen nach Italien. Von Deutschland über Lindau, von der Schweiz über Zürich und Wallenstadt nach Chur, (dem Vereinigungspunkt Aller;) beide

bis dahin Chaussee, den Wallensee ausgenommen, der, durch die Limmat mit dem Zürcher verbunden, zum wohlfeilen Wassertransporte dient, längs welchem aber eine fahrbare Straße gänzlich abgeht. Von Chur aus

a) Die Obere Straße über Churwalden, Lenz, Oberhalbstein, Stalla, den Septimer Berg und das Bergell nach Clefen; welche eigentlich zwei Berge, den von Chur bis Tiefenkasten und den Septimer, passirt, und nur für Wägelchen bis höchstens 40 Rupp (6 ½ Centner) aber nicht, nach andern Angaben, bis 20 à 25. Centner, fahrbar.

b) Die untere Straße, fahrbar bis Thusis, von da saumbar über Splügen, den Splügner Berg, das St. Jakobsthal, nach Clefen, deren schroffste Stelle der Cardinell heißt.

Beide vereinigt in Clefen die gemeinschaftliche Straße an das Ufer des Comer Sees (Ripa di Chiavenna) die sich rechts gen Com, Mailand und weiterhin, links von der Theilung des Sees, über dessen kleinern Schenkel, nach Malgrate, Brivio, und weiter auf der Adda, oder nach Bergamo, Brescia und das Venetianische hinzieht.

c) Die Bellenzer Strasse, ein Nebenzweig der untern Clefner, trennt sich von dieser hineinwärts in Splügen, wendet sich rechts über Hinterrhein, Nuffenen, den St. Bernhardin, das Misoxer Thal, nach Bellenz, und ist bloß saumbar.

Alle drei Bündnerstraßen haben vor jener über Luzern den Vorzug, sicherer vor Lawinen, scharfen Winden, Schneegewehen, und reicher an Futter zu sein durch ihre trefflichen, grasreichen Heuwiesen in Berg und Thal. Daher in der Regel wohlfeilere Frachten.

Ich rede hier nicht von den möglichen, neuen Stra-

ßen, die Herr C. U. v. Salis Marschlins im Neuen Sammler 1tr Band 1ts Heft 2te Seite 11 Z. u. f. 99. vorschlägt, da eine kaufmännische Vergleichung sich nur auf Erfahrung, diese nur auf wirklich gebrauchte Straßen beziehen kann. Aufmerksamkeit verdient aber sowohl die über den Julier, ihrer Leichtigkeit zur Fahrbarmachung, als jene über Vareina und den Ofen, ihrer merkwürdigen Kürze wegen für die Verbindung der westlichen Schweiz mit Venedig und Triest (Vgl. das Kärtchen.)

5) Die Tyroler Straße A. Bis Insbrugg, als Hauptpunkt, führt

a) von Kempten aus durchs Allgäu eine alte Handelsstraße, ehemals die einzige, welche das westliche Deutschland, die Schweiz u. s. w. mit jenem Plaze verband. Erst vor etwa 20 Jahren wurde

b) von Feldkirch aus über den Adlerberg eine zweite, fahrbar für große Lastwagen, wie jene, dahin geführt, und kostete, um sich ohne zu starken Fall den steilen Abhang des Adlerbergs auf- und abzuwinden, bedeutende Summen. Sie soll übrigens vor Lawinen nicht sicher sein. Die Veranlassung zu diesem Bau gaben Vorstellungen des ehemaligen Kreisamtes Bregenz, von wo aus die Sache eifrig am Hofe betrieben wurde. Man hoffte viel davon für den Wohlstand dieser Gegenden. Höhern Orts mochten aber die Bestimmungsgründe mehr in der leichtern Verbindung der Oesterr. Staaten diesseits und jenseits der Berge, vorzüglich in dem eröffneten Zugang zu Schwaben und der Schweiz, liegen, wohin jezt Truppen, auf eignem Boden der Erbstaaten, und auf dem kürzesten Wege, gelangen konnten.

Von Feldkirch nach Bozen eine andre Fahrstraße,

über Meran und a. O. ohne Insbrugg zu berühren.

B. Von Insbrugg fahrbar über den Brenner nach Brixen, von da

a) Rechts über Bozen, Trient, Roveredo, nach Verona (Hauptverbindungspunkt für Italien, vorzüglich für Venedig über Padua und den Landungsplaz Fusina.)

b) Ueber Bozen, Bassano, Tarwis oder Treviso, nach Venedig über den Landungsplaz Mestre.

c) Ueber Lienz, Villach, Clagenfurth, Laibach, nach Triest.

Alle diese Pässe, wenn schon von Berghöhen in ihrem meist ebnen Lauf unterbrochen, ziehen sich doch mehr über Nebenäste, als, wie jene der Schweiz, über den Hauptstok der Hochalpen hin. Daher ihre leichtere Fahrbarmachung.

Bestimmtere kaufmännische Vergleichung.

Für welchen Umfang des Waarenverkehrs die drei Hauptstraßen über Luzern, Chur und Insbrugg im Allgemeinen, für welche Richtungen, welche Gattungen von Waaren jede derselben sich besonders (ausschließlich oder vorzugsweise) eigne, und wie weit der unsrigen auffallende Vortheile benuzt oder verabsäumt werden, das wünscht ich mit einer Fülle von Thatsachen durchführen zu können, die freilich, um vollständig zu sein, meine Kenntnisse, wie den Raum dieser Blätter, weit überschreiten müßte.

Nur so, mit bestimmten Erfahrungsangaben, kann die mögliche Vermehrung unsres Passes in ihrer unglaublichen Ausdehnung anschaulich, nur durch diese Anschaulichkeit der ausdaurende Eifer gewekt werden, den die Sache verdient.

Sicherheit, Schnelligkeit, Wohlfeilheit, sind die Hauptrükſichten, wovon bald mehr die zwote, bald die dritte, faſt immer aber überwiegend die erſte, den Sendungsweg einer Waare beſtimmt. Alle drei hängen theils von der natürlichen Anlage, theils von der Betreibungsart (Benuzung dieſer Anlagen) der Paß-Routen ab.

Erſtes Kapitel.

Natürliche Anlagen.

Sicherheit der Waaren richtet ſich nach dem Zuſtand der Straßen (weil breite, bequeme Heerſtraßen für Menſchen und Thiere, die der Transport bedarf, gefahrloſer ſind, als, beſonders bei Nacht, ſchmale, abſchüſſige Bergpfade) aber auch nach der Art und Lage der Thäler, ihren wildern oder zahmern Bergwaſſern, ihrer Ausſezung gegen Schnee-Erd- und Steinſchlipfe, ſo wie gegen ſtrenge Winde, die den Schnee anhäufen; — und in Allen dieſen Rükſichten ſcheint der Tyroler Straße im Ganzen der erſte, der Bündner der zweite, der des Gotthardpaſſes der dritte Rang zuzukommen.

Schnelligkeit hängt, bei gleicher Vervollkommnung des Straßenbaus, bei ohngefähr gleicher Steile oder Ebenheit des Wegs, vorzüglich von der Kürze deſſelben ab;

Wohlfeilheit von den Frachtkoſten, Proviſionen der Speditoren, Zöllen, Weggeldern u. ſ. w.

Jene wieder theils von natürlichen Umſtänden, Theure oder Wohlfeilheit des Futters, theils von Ueberfluß oder Mangel an Fuhrleuten, von deren Verhältniſſen zum Speditionsſtande, kurz von der Betreibungsart und Einrichtung.

Fassen wir allso, für einmahl ohne Rükficht auf diese, die Entfernungen und Transportkosten jeder Straße, zu Bestimmung der natürlichen Vorzüge in Schnelligkeit und Ersparniß, aus Erfahrungssäzen zusammen, und ordnen diese Vergleichung nach den Handelsverbindungen Italiens mit den Ultramontanern von den Hauptpläzen des erstern aus.

Diese Uebersicht anschaulich, und auf die Eigenheit unseres Passes in dem Zusammentreffen möglichst gerader Linie von jedem Hauptplaz zum andern, aufmerksam zu machen, dient beiliegende Karte, welche in dem nöthigen Umfang der Länder, von dem ganzen Labyrinth der Handelsstraßen, nur die hier verglichenen aushebt, bis wo sich, an Hauptpunkten dies- und jenseits der Alpen, je ihrer zwei wieder berühren.

I. Pläze des westlichen Italiens.

Genua. Mailand. Turin. (mit ihren Umkreisen)

Genua sendet nach der Schweiz, Deutschland und weiter nordwärts:

Eigne Erzeugnisse: Oel, Früchte, Pasten (Teigwerk), dann Sammt, Damast u. a. Seidenstoffe, — auch Geis- und Lammfelle. Fremde, aus Spanien kommend, Wein, Safran u. s. w. (ist unbedeutend) aus Westindien und Brasilien, theils von Lissabon, Cadix u. a. Pläzen, theils direct bezogen, westindische feine Baumwolle (ehemals weit stärker) feine Kolonial- und Farbwaaren, vorzüglich Caffee, Indigo, Farbhölzer, Zukker; endlich Häute von Buenos Ayres u. a. m. Aus Neapel und Sizilien kommend: Kalabrische und Sizilische Seide, Manna, Lakrizensaft, u. s. w. Aus der Levante und Barbarei, von Livorno oder direct bezogen: Levantische Baumwolle (ehemals gleichfalls stärker)

dann Levantische Drogen, Farb- und Apothekerwaaren aller Art. Aus Toskana an inländischen Erzeugnissen: Eigne und Bolognesische Seide, Toskaner und Lukkeser Oel; aus dem Römischen von Civitaccchia: Alaun und Schafwolle.

Was Genua bezieht, bemerken wir bei jedem nördlichen Plaz besonders. Alle Waaren beinahe werden in Genua zum Transport über die Berge eigens verpakt in sogenante Halbe Saumstüke (deren zwei gerad eine passende Pferd- oder Saumladung ausmachen) jedes von 1¾ Centner. Ueber die Bocchetta, einen Bergpaß von 4 bis 5 Stunden, bis Novi, zieht man, ob sie gleich fahrbar ist, Saumthiere vor. Von Novi zieht sich die Fahrstraße links nach Turin, rechts nach Mailand und Com; zwischen beiden über Alessandria an den Langen See, wie oben erwähnt.

Turin sendet in großer Menge, rohe und gearbeitete Seide (Seta greggia, Trama und Organzin) so wie Seidentücher und andere Seidenfabrikate, über die Alpen. Eben so Mailand selbst, nebst Vigevano, u. a. O. Dann auch Reis, Käse, Chocolade und andre kleine Artikel, wie Liqueurs und Parfümerien. Bergamo Seide, einzig über Chur.

Vergleichung der Luzerner und Churerstrasse für Genua, Turin und Mailand, von ihrem gemeinschaftlichen Verbindungspunkt in Com aus. Ein Blik auf die Karte macht die Erwähnung der dritten über Insbrugg hier von selbst überflüssig.

1.) Westliche Schweiz. Hauptpunkt: Basel. Fabrik- und Handelsorte, die in verschiedenen Stufen dessen Resultat theilen: Neuenburg, Bern, Burgdorf, Langenthal, Zofingen, Aarburg, Lenzburg, Aarau, Brugg und viele kleinere im gewerbfleißigen Aargäu.

Von da bezieht Welschland: Indienne, Mouchoirs, u. a. gedrukte und ungedrukte Baumwollenwaaren, Strümpfe, Kappen, Leinwand, Siamoise, Seiden- und Floretbänder. Stationen von Com aus bis Basel sind folgende:

Ueber Luzern.			Ueber Chur.		
Entfernung.		Kosten.	Entfernung.		Kosten.
Lauis	St. 6.	fl 1/ 50.	Clefen	St. 10.	fl --/ 28.
Bellenz	6.	1/ 40.	Chur	18.	3/ 14.
Altdorf	23.	5/ 12.	Wallenstadt	8.	1/ 36.
Luzern	10.	--/ 55.	Zürich	16.	-/ 36.
Basel	18.	2/ 28.	Basel	16.	2/ 34.
St.	63.	fl. 12/ 5.	St.	68.	fl. 8/ 28.

Anmerkung. Alles ist für Pf. 100 Zurzacher Gewicht (Pf. 101¾ Churer) den Laubthaler zu fl. 2¾ und zwar Winterzeit, verstanden, wo die Fracht auf beiden Straßen wohlfeiler ist als im Sommer. In Altdorf ändert sie indeß so bedeutend nicht wie in Chur, wo sie von 24 kr., 26 kr., 30 kr., für den Rupp von 16⅔ Pf. (welche leztere Mittelfracht obiger Angabe zum Grunde liegt) auf 36 kr., 40/ 48 kr., ja zu Zeiten bis auf fl. 1 — / für die gewohnten Halben Stükke, weit höher aber für unbequeme in Form und Umfang, für sehr schwere und leichte, so wie für Eilgüter emporsteigt.

Gewöhnliche Transitkosten der Versendung und Zwischenpläze, sind einbegriffen und zwar auch auf dem Fuß der mitlern, nicht am stärksten wie Seide, noch am geringsten, wie etwa Wezsteine, verzollten Waaren. Eben so in allen nachfolgenden Angaben, wovon ich immer nur das Hauptresultat, nicht die umständliche Berechnung anführen, diese aber zu etwa nöthigen Belegen aufbewahren will.

Resultat für Basel. Da die Schwierigkeiten des Wegs ohngefähr gleich sind, so bleibt ein kleiner, durch vollkommnern Straßenbau leicht zu überwiegender Vorzug der Kürze von 5 Stunden für Luzern, ein großer der Ersparniß von fl. 3½ d. h. beinahe von ⅓ der Fracht, für Bünden.

Bei Bern und Neuenburg wäre der Unterschied der

	Entfernung St. 11	der Fracht	= =	fl 3= --.
=	Arau = = 5	= =	=	= 3= 30.
=	Brugg, ist die Entfernung ganz gleich, der Frachtunterschied aber		=	= 4= 20.

Also, von Brugg ostwärts, beide Vorzüge entschieden für Bünden.

2.) Oestliche Schweiz. Hauptpunkte: Zürich (für sich selbst, Winterthur, Toggenburg, Zurzach u. s. w.) St. Gallen (auch für Rheinthal, Arbon, Appenzell u. a. m.) Glarus bedarf keiner Vergleichung.

Von Com bis Zürich	über Luzern	St. 55	fl 11= ⅓.
	über Chur	= 52	= 6= --.
bis St. Gallen	über Luzern und Zürich	= 71	= 13= ⅔.
	über Chur von da direkt	= 49	= 7= ⅓.

Anmerkung. Die Frachten abwärts sind nach St. Gallen, Lindau u. a. Pläze um ¼ oder ⅓ geringer als von da herwärts. Da aber der Waarenzug in dieser Richtung weit stärker und wichtiger ist, so nehmen wir auch diesen Anschlag, wiewohl bei umgekehrter Stellung der Pläze beim Aufzählen, zum Grund.

Resultat. Wohlfeilheit bei beiden, und bei St. Gallen auch Kürze, entscheidet ausgezeichnet für Bünden.

3.) Westliches Deutschland. Hauptpunkt: Frankfurth am Main, für sich selbst und als Verbindungsplaz für eine Menge deutscher Fabrikorte: Aachen, Stollberg, Crefeld, Elberfeld, Barmen u. s. w. deren Produkte (Tücher, Zeuge, Leinwand, Bänder u. s. w.) ein sehr starker Transitzweig sind; — ferner für Holland und England, welche Tücher und Leinwand, so wie England insbesondre noch zahllose Arten von wollenen und baumwollenen Zeugen, auch Seidenwaaren, Hüte, Tand, Metallwaaren aller Gattung, öfters auch Kolonialprodukte, mittelst Frankfurth über Italien verbreiten, zumal, wenn seine Häven ein Seekrieg schließt.

Von Com bis Frankfurth

über Luzern und Zürich	Stunden	127	Kosten fl.	17: 2/3.
: Chur und Zürich	:	124	: :	12: 2/3.
: Chur und Lindau	:	144	: :	14: 1/3.

Resultat. Entfernung beinahe gleich. Die Bündner Straße wohlfeiler.

4. Mittleres und östliches Deutschland bis an die Grenze.

Schwaben, Franken, Baiern, senden Leder und Leinwand nach Italien, und theilen nach der Lage ihrer Ortschaften, das Resultat von Frankfurth, Lindau, Nürnberg oder Regensburg.

Nürnberg ist wichtig durch seine eigenen Fabrikate, vorzüglich Holzarbeiten und Spieltand; dann als Verbindungsplaz für Franken, einen Theil von Baiern, Böhmen, Schlesien, und die Lausitz, von wo aus Wollene und Baumwollen-Zeuge, Tücher, Leinwand, Blech, Stahl- Messing- Eisen-Waaren, Leder, nach Italien gehen; — für Hamburg und Lübek (auch Bremen, Tönningen u. a. Häven) zur Verbindung bei eintreten-

dem Seekrieg, wo Seide in Menge dahin, u. oft Kolonialwaaren daher zu Land bezogen werden; — für Obersachsen, Leipzig, Dresden, Berlin, als eigne Handels- und Fabrikpläze, und als Verbindungspunkte Pohlens, Preussens und Rußlands mit dem Süden, der von ihnen Juchten, Pelzwerk und Wachs zu Land, gröbere Artikel aber zu Schiff empfängt. Von Com bis Nürnberg

Ueber Chur und Lindau, Stunden 104. fl 10. 2/3.
Ueber Luzern und Zürich " " 124. " 17. 2/3.

Resultat. Ausgezeichnet für Bünden. Bei Lindau selbst aber fällt jede Vergleichung weg, oder tritt, wie bei Regensburg, einem ebenfalls wichtigen Verbindungsplaz für die Bairischen, Schlesischen, Böhmischen, Sächsischen und Nordischen Waaren, statt der Gotthardsstraße, die Tyroler ein, die indeß immer für die Waaren von Mailand der unsrigen weit nach steht in Kürze und Wohlfeilheit.

Von Mailand über Chur und Lindau bis
Regensburg Stunden 115. fl. 12 1/3.
" über Verona, Insbrugg, München " 130. " 16.

Nach Wien sogar, ja nach Insbrugg selbst, geht der Transport z. B. von Seiden, von Mailand aus mit Vortheil über Chur, und kostet über
Feldkirch dahin fl. 8. 2/3. St. 82.
Hingegen von Mailand über Verona
bis Insbrugg " " " 11.— " 75.

II. Pläze des mittlern Italiens.

Diese theilen mehr oder minder das Resultat von Livorno, woher und wohin ohngefähr dieselben Gattungen von Waaren wie im Handel mit Genua gehen; und zwar von und nach den östlichen Gegenden über

Insbrugg, auch wohl mittelst Venedig und Triest zu Meer, sowie von und nach dem westlichen über Genua. Bei Seekrieg aber immer zu Land, wie folgt:

1. Auf der Tyroler Straße über Verona, Bozen, Insbrugg oder Feldkirch.

2. Auf den Schweizer Straßen, bis Mailand gemeinschaftlich und von da aus schon verglichen.

a. Zu Land, über Pistoja, Parma, Cremona.

b. Zum Theil auf Kanälen und Flüssen, bis jezt nicht üblich, also auch nicht bestimmbar, aber vielleicht mit grosser Ersparniß, z. B. über Ferrara, von da auf dem Po bis Cremona, auf der Adda bis Lodi, und auf dem Kanal Martesana (Naviglio) bis Mailand, oder von Lodi über Brivio auf der Adda in den Comersee.

Allein, da diese Wasserstraßen langsamer und unsicherer sind, so könnten sie höchstens für geringe Waaren rathsam sein, deren weniger von Livorno, als vielmehr von Triest und Venedig kommen. Von Livorno also zu Land:

	Fracht von Livorno an.
Ueber Mailand und Chur	Minimum.
Bis Zürich. (Hier auch als gemeinschaftlich für Basel.)	fl. 14: —
Bis Lindau. (Das hier auch St. Gallen, als benachbart, vertreten kann.)	
Bis Frankfurth, a. M. über Zürich	: 20: —
Bis Nürnberg, über Lindau u. Ulm	: 18: ½
Bis Regensburg, über Lindau und Augsburg.	: 19: ½

	Fracht von Livorno an.
Ueber Verona und Bozen	Minimum.
Ueber Bozen und Feldkirch Ueber Insbrugg und Kempten oder über Bozen und Feldkirch	fl. 16: —
Ueber Insbrugg und Lindau	: 24: —
Ueber Insbrugg und München	: 20: ½.
Ueber Insbrugg und München	: 21: ½.

Resultat. In der Wohlfeilheit ein kleiner Vortheil auf der Bündner Straße. Die Kürze entscheidet, da nach der Fuhrstraße, Mailand und Verona ohngefähr gleich von Livorno abliegen, nach den Entfernungen von diesen Plätzen aus,

nemlich Mailand	bis	Zürich	St. 60.
:	:	Lindau	: 56.
:	:	Frankfurt	: 132.
Verona	:	Zürich	: 100.
:	:	Lindau	: 86.
:	:	Frankf.	: 180.
Mailand	:	Nürnberg	: 112.
:	:	Regensb.	: 115.
Verona	:	Nürnberg	: 125.
:	:	Regensburg	: 104.

Bei den westlichen Plätzen also für Bünden.

III. Plätze des östlichen Italiens.

Hauptplätze: Venedig und Triest. — Ankona und Sinigaglia (wichtige Messen) richten sich nach den Sendungsrouten, über Bologna zu Land oder über Venedig in Schiffen, und theilen so entweder das Resultat Livorno oder das folgende.

Venedig und Triest senden an Italienischen Erzeug-

nissen: Oel von verschiedenen Provinzen, Seide, Sizilische Früchte, Alaun, Schwefel u. s. m. An fremden, vorzüglich Levantischen, Baumwolle, feine und geringe Drogen, Spezereien u. s. w. Darunter große Parthien Weinbeeren und Korinthen, sogenannte Kreuzbeer (grains d'Avignon) und andre Farbwaaren für die Schweizerfabriken.

Sie empfangen von den nördlichen Gegenden jene schon genannten Kunstprodukte, so wie die nicht genannten der nächsten Oesterreichischen Provinzen, vorzüglich Metallwaaren.

Venedig. 1. Tyroler Straße, über Trawis (Treviso) Bassano, Bozen und weiter.
2. Schweizer-Straßen, bis Mailand gemeinschaftlich, von da schon verglichen.

a) Landstraße von Fusina an über Verona, Brescia, Mailand.

b) Von Brescia nach Bergamo, von da der Adda und dem Commersee zu, bis zur Ripa di Chiavenna zu Wasser von Brivio an.

c) Zu Wasser von Venedig aus durch verschiedene Flüsse und Kanäle, die das Meerufer zwischen Bologna und Venedig in mannichfachen Richtungen durchschneiden, und, theils zur schiffbaren Verbindung der Flüsse Po, Brenta, Etsch, Comachio u. s. w., theils zum Wasserabzug dieser sumpfigen Gestade dienen. Alle diese Flüsse ergießen sich in oder bei den Lagunen ins Meer. Ihre Mündungen dienen zu Hafen- und Landungsplätzen für die Ladungen der Triester Meerschiffe, welche Ladungen man von da auf kleinere Fluß-Fahrzeuge bringt. Von Venedig aber machen eben solche Barken die Reise

durch die Lagunen und die Flüsse aufwärts, ohne abzustoßen, meist durch die Etsch, an deren Ausfluß Chiozza liegt beim Eingang der Lagunen) von der Etsch durch Kanäle in den Po (der bei Ponte Lagoscuro einen Kanal von Ferrara aufnimmt) und auf dem Po bis Cremona, von wo die Adda und der Naviglio zum weitern Wassertransport dienen können.

Vergleichung der Landrouten. Von Venedig aus

			über Mailand und Chur	Wasserroute
Bis Zürich	Stunden	110.	fl. 12 : — :	fl. 8 : —
: Lindau	:	105.	:	
: Frankfurth	:	180	: 18 : ½ :	fl. 14 ½
: Nürnberg	:	160	: 16 : ½ :	fl. 12 ½
: Regensburg	:	165	: 17 : ½ :	fl. 13 ½

Ueber Bozen bis Zürich

über Feldkirch u. Wallenstadt	Stunden	125	fl. 14 : —
bis Lindau über Feldkirch	:	110	: 12 à 12½
: Frankf. über Feldk. u. Lindau	:	205	: 20 : —
: Nürnb. üb. Insbr. u. München	:	150	:
: Regenbs. üb. Insbr. u. München	:	130	: 14 ⅔

Resultat. Wohlfeilheit für Bünden, außer bei Regensburg, wohin bei der Landroute Tyrol den Vorzug hat.

Die Wassertransporte hingegen kosten bis Mailand um fl. 4 : — weniger also z. B. der ganze Transport bis Zürich nur fl. 8 : — statt fl. 12 : —, wodurch denn ein überwiegender Vorzug unsrer Straßenverbindung in der Wohlfeilheit entsteht, freilich nicht ohne Abbruch der Beschleunigung, da der Landtransport von Venedig bis Mailand z. B. etwa 15, der zu Wasser aber bei 35 bis 40 Tagen währt.

Triest. 1. Tyroler-Straße, über Laibach-Clagenfurth, Brixen, Insbrugg.

2. Schweizerstraßen, bis Mailand gemeinschaftlich, von dort an verglichen.

a) Der Küste nach zu Schiff nach Venedig, von da zu Land wie oben.

b) Nach Venedig, Chiozza, Mesola (am Po-Ausfluß) oder andere Häven, und von diesen durch Flüsse und Kanäle bis Cremona und weiter, wie oben.

Vergleichung der Landrouten. Von Triest bis Venedig Ueberfahrt in 2, 4, 8 Tagen, je nach Wind und Wetter.

über Venedig, Mailand, Chur. Wasserroute.

Bis Zürich Stunden	135 fl. 12 à	fl. 13 —	fl. 8 —
" Lindau "	130 fl. 12 à	" 13 —	" 8 —
" Frankfurth "	205 fl. 19 à	" 19 ½	" 14 ½
" Nürnberg "	185 fl. 17 à	" 17 ½	" 12 ½
" Regensburg "	190 fl. 18 à	" 18 ½	" 13 ½

Ueber Clagenfurth bis Zürich,

über Insbrugg und Feldkirch Stunden	150 fl. 12 " 30	
bis Lindau, Insbrugg u. Feldkirch "	135 " 11 à 12	
" Frankfurth Insbrugg u. Lindau "	230 " 19 —	
" Nürnb. Insbr. oder Salzburg "	165	
" Regensburg oder Salzburg "	138 " 10 ½	

Kosten-Resultat. Die ersten 3 Pläze ohngefähr gleich, Regensburg entschieden für Tyrol, sowohl was die Land- als Wasserrouten betrifft.

Der Wassertransport, wie bei Venedig, erspart fl. 4 " — fl. 4 " ½ " — " oder mehr, bei jenen.

Alle diese Frachtpreise sind natürlich nicht fest, sondern wechseln häufig ab, mehr oder minder, zumal in Italien, und können darum, bei den entferntern Plätzen besonders, nicht ganz genau bestimmt werden.

Da indessen obige Angaben, auf Berechnungen eines ohngefähren Mittelpreises, in gleichen Zeitpunkten, unter gleichen Umständen, mit möglichster Sorgfalt ausgearbeitet sind, wie die aufbewahrten Belege jeden überzeugen können, so bleiben sie zu dem gegenwärtigen Zwek (Vergleichung der Rivalstraßen bei jeder Concurrenz) immer hinreichend, um uns mehr als ein oberflächliches Resultat darzubieten.

Die Kürze entscheidet bei Triest und Venedig für Tyrol, was die östlichen Pläze, bis Nürnberg, für Bünden, was die westlichen von dort aus anbetrifft.

Tritt also der Vorzug unsers Passes bei der Landroute nicht überall, und bei den Plätzen Livorno, Triest und Venedig nirgends überwiegend ein, so ist es bei den allermeisten doch jener des Wassertransports in Hinsicht der Wohlfeilheit, also wichtig für jene zahlreichen Artikel im Spezerei- und Drogeriefach, wobei es mehr auf Ersparniß an Fracht als an Zeit ankommt, wo Benezung weniger Schaden bringt, und für den Diebstahl der Reiz des Gewinns mangelt.

Dergleichen sind viele der oben aufgezählten, welche in großer Menge von Triest und Venedig aus in die Schweiz gehen; Waaren, deren Ankaufspreis fl. 4 bis 5 vom Centner, folglich jeder Gulden Frachtunterschied 20 bis 25 pr% vom ersten Werth beträgt, die, eben ihrer Wohlfeilheit und ihres starken Verbrauchs wegen, bei dem mäßigsten Geschäft stark ins Gewicht gehen, und durch langes Ausbleiben nicht wegen Aenderung der Preise (wie etwa feinere Waaren, Seide u. s. w.) Nachtheil bringen können. Für diese Waaren also ist unser Paß durch seine Verbindung mit jenen Wasserstraßen vorzüglich geeignet. —

Schluß der Vergleichung.

Fassen wir also die Resultate der einzelnen Pläze in eine Hauptansicht zusammen, so ergiebt sich, mit Hinsicht auf das anfangs über die Straßen-Anlagen Gesagte,

1. daß unser Paß an natürlicher Sicherheit den des Gotthards wirklich übertrifft, und durch seine Anlage zur Fahrbarkeit fähig ist, ihn noch weit mehr zu übertreffen, ja sich dem des Tyrols an Sicherheit und Bequemlichkeit vielleicht vollkommen gleich zu stellen.

2. Daß er an Kürze des Wegs in allen Handels-Verbindungen Genuas, Mailands, Piemonts, mit allen Deutschen und Schweizer Plätzen (bis auf sehr wenige), dann in denen von Livorno, Triest und Venedig mit den sämmtlichen deutschen Plätzen, die westwärts von Nürnberg und Lindau liegen, so wie mit allen Schweizerplätzen, einen mehr oder minder großen Vorzug, so wie

3. Vor beiden Rivalstraßen, in Rücksicht der Wohlfeilheit, für Livorno, Triest und Venedig, beim Landtransport nach den westlichen Plätzen die Concurrenz, für Alles von Mailand aus einen entschiedenen, und für Alle und jede Verbindungen obiger westlichen Pläze, mittelst des Wassertransports, an den er sich anschließt, einen sehr ausgezeichneten Rang behauptet.

Diese Vorzüge, und der bisher nicht so lebhafte Verbesserungseifer unsrer Nachtbarn, hatte eine fast allgemeine Täuschung „als könne unser Paß nie stark abnehmen, geschweige ganz eingehen" hervorgebracht, aus welcher uns, wenn Warnungen fruchtlos sind, einst die Wirklichkeit überzeugend genug aufwekken wird.

Man frage nach dem Zustand unsres Transits, man erkundige sich, ob jene Höhe seines Flors erreicht, ob er im Besiz der möglichen entfernten, ja nur der allernächsten, wie man glauben sollte, unverlierbarsten Verbindungen sei, die die Natur gleichsam ihm angewiesen hat; — *) Man lasse die Erfahrung sich antworten, und jene Täuschung wird zerrinnen. Thatsachen werden den Nachforschenden aufmerksam machen. Man wird inne werden, daß wir nicht schlummern dürfen, und daß das Schiksal eines jeden Passes nicht allein von seinen Naturanlagen, sondern, wie bei allen Dingen, ja beim Menschen selbst, eben so sehr, und oft weit mehr noch, von der Benuzung dieser Anlagen, von seiner bessern oder schlechtern Betreibung, abhängt.

Zweites Kapitel.

Betreibungsart.

1.) Die Haupteinrichtung des Fuhrwesens auf der Gotthardstraße ist der unsrigen auf der untern Straße ähnlich, was die Führung auf Saumpferden und Abladung an bestimmten Zwischen-Stationen betrifft; aber verschieden sind Geseze und Anstalten, mehr noch, wie es scheint, der Geist der Ordnug, der über der Fuhrmansklasse waltet. **) (siehe die Randglossen) Von Luzern aus ist Flüelen (unweit Altorf) der Landungsplaz am See, von wo die Waare mit Saumrossen, die 2¾ bis 3 Zentner tragen, verladen wird, und zwar direkt bis Bellenz, 23 Stunden, wozu 2 bis 3 Tage gebraucht werden.

*) Siehe die Randglossen.

**) Der Kürze wegen brauchen wir den Ausdruk Fuhrmann für beide Arten, Säumer und Wagner.

Die Fuhr ist, wie bei uns, Volkserwerb; das Urserenthal u. a. leben, bei einer äußerst kargen Natur, fast einzig von diesem Verdienst. Die gesezlichen Einrichtungen sind einfach. Das Fuhrwesen ist völlig frei, außer für die Speditoren. Beim Laden in den Niederlagen gilt je die frühere Ankunft, für Fuhrleute und Waaren. Dies hatte nachtheilige Wirkungen, wie beinahe jeder Zwang im Handelsfache, dessen sicherster Grundpfeiler Gewerbsfreiheit, dessen Leben Concurrenz und Wetteifer ist. Zu unterscheiden, bei welchen Gütern mehr Frachtersparniß und weniger besondre Eile, bei welchen andern mehr die möglichste Schleunigkeit als Oekonomie, in Anschlag komme; zu wissen, an welche Fuhrleute man für Sicherheit, Schleunigkeit, Wohlfeilheit, sich am besten zu wenden habe, und den Vorschriften der Committenten hier so, dort anders nachzuleben, — das sollte man meines Bedünkens einzig der Privatbetriebsamkeit des Speditors überlassen. Durch zwekmäßige Modificationen konnte indeß (und so geschah es auch) den erprobten Inconvenienzen jener strengern Beschränkung ziemlich gesteuert werden. *)

Diese und andere Verfügungen trifft die Paß-Com-

*) Als während der Helvetischen Einheitsverfassung das Fuhrverbot der Speditionshäuser, so wie deren vorheriges Monopol (als Gegensaz desselben) aufgehoben war, machte ein Haus von Luzern die Unternehmung, alle Zwischenorte mit eigenen Comptoirs oder Annex-Bureaux und die ganze Spedition mit eignen Leuten und Pferden in ihren Diensten zu versehen, welches für Sicherheit, Ordnung, gute Besorgung, Schnelligkeit, große Vorzüge hatte, — aber wieder aufhören mußte, weil die Fuhrfreiheit aufhörte. —

mission, die aus Kundigen des Handelfachs besezt, unter Aufsicht der Regierung das Paßwesen leitet. Sie bestimmt auch und zeigt durch die öffentlichen Blätter halbjährlich die Frachten an, welche dann zuverlässig gehalten werden.

Fuhr- und Entschädnißstreitigkeiten (welche leztere doch selten vorkommen) schlichtet eben jene Paß-Commission mit Zuzug unpartheiischer Fuhrleute, also ein unpartheiisches, nicht bloß einseitiges, Gericht, woran beide Klassen, Kauf- und Fuhrmann, gleich Theil nehmen. Sicherheit stellen die Fuhrleute keine besondre. Doch soll man auch selten sie zu vermissen haben.

2.) Die Tyroler Straße unterscheidet sich, als fahrbarer Paß, sowohl in der Art des Führens, als in der Einrichtung des Fuhrwesens, wesentlich von denen der Schweiz, und erhält dadurch kaufmännische Vortheile, die ihr jenes große Uebergewicht in der Frequenz des Passes so lange zusichern werden, bis man im Straßenbau es ihr gleich thut. Nachtheile derselben Fahrbarkeit bei der Anwendung auf Bünden erwägen wir unten.

Die Art des Fuhrwerks, Frachtwagen von 50 und mehr Centner, hat vor Saumladungen den Vorzug

a) Der Sicherheit, durch bessere Verwahrung gegen Witterung und Diebstahl.

b) Der Wohlfeilheit, bei übrigens gleichen Umständen; weil 50 Centner dort nicht mehr Leute und Pferde brauchen, als hier 20; und eine Vergleichung von mehr als 30 verschiedenen Strekken von Fuhrstraßen zeigt mir, daß die Fracht auf fahrbaren im Durchschnitt nicht über ⅔ von derjenigen auf Saumstraßen beträgt.

Daß im Ganzen dennoch unsre Route so wohlfeil ist, kommt von der Richtung der Paßthäler her, die sich hier, mehr als wo, der graden Linie nähert. Ein Blik auf die Karte macht diesen Unterschied anschaulich.

c) Ein Vortheil für Sicherheit, Ersparniß, Schonung der Güter, und Schnelligkeit zugleich, ist das seltnere Abladen auf Fahrstraßen. Thut auch die Fahrt selbst es an Schleunigkeit guten Säumern nicht zuvor, so bringt der Aufenthalt an den Abstoßorten der Saumwaaren desto mehr Zögerung; und weder für die äußre Beschaffenheit (Condition) noch für die Kosten ist es gleichgültig, ob sie auf demselben Weg Ein oder ein paar Duzendmahl auf- und abgeladen wird. Jeder Abstoß kostet an Zöllen, Provisionen u. a. Transitkosten, so viel als 6 bis 12 Stunden Wegs an Fracht, und eine oft hin und her geworfene Waare leidet, durch Abnuzung der Emballage, oft auch an innerm Werth.

d) Größere Bequemlichkeit für schwere oder ungeformte Stükke, bei gleicher Fracht und sicherer Lieferung, ist ein bedeutender Vorzug der fahrbaren vor Saum-Straßen; er verdient näher erörtert zu werden.

Wer den Handel kennt, weiß, wie viel Gewicht der Kaufmann, nicht nur auf möglichst seltenes Umladen, sondern weit mehr noch auf seltenes Umpakken der Güter legt. Bei kostbaren Waaren gefährdet dies die Beschaffenheit, bei geringen vertheuert es den Werth; bei allen macht es den Fortgang langsamer. Selten wird allso, und niemals ohne Noth, eine Waare an Zwischenorten umgepakt. Bei einigen, wie Seide und künstlich gepakten Fabrikaten, ist es bekanntlich ganz unthunlich.

Was erfolgt? Wenn ein Paß nicht für jede Art,

Form und Schwere der Stükke gleich tauglich ist, so entgehen ihm schon dadurch alle Waaren, die nicht entweder ihrem kaufmännischen Gebrauch nach, oder mit besondrer Rükficht auf diese Straße, gerade im passenden Gewicht und Umfang vorkommen. Macht dies Schwierigkeit, so nehmen sie den Umweg über fremde.

Ganz unser Fall. Die deutschen und nordischen Fabrikate, so mittelst Triest, Venedig, Ankona, Sinigaglia, Genua u. s. w. über Meer nach der Levante, Barbarei, Sizilien und Spanien gehen, und umgekehrt, Baumwolle u. a. Artikel, so von daher kommen, werden vortheilhafter in große Kisten, Ballen, Fässer, gepakt; da Meerfrachten, Ein- und Ausgangszölle der Häven u. s. w. sich mehr nach Zahl als Größe der Stükke richten, die Schiffsräume Stükke jedes Umfangs und Gewichts aufnehmen, und das Verpakken ins Kleine mehr als ins Große kostet.

Wird man sich unsres Passes wegen in die Gränzen eines bestimmten Gewichts fügen, und bei der Versendung von diesen Meerplätzen sich eine neue Verpakkung, sehr ins Kleine, gefallen lassen, während eine andre Straße Güter beinahe jeder Form und Schwere fortschafft?

Allerdings, zuweilen. Denn so ausgezeichnet sind seine natürlichen Vorzüge, daß nicht allein der nähere Fabrikant von Zürich und St. Gallen, nein, auch der entlegnere Neuchateller, Frankfurther, Elberfelder, daß der Genueser und Livorneser sich darin nach ihm richtet. Also, fällt hier die kurzsichtige Trägheit ein, braucht es auch keiner Verbesserung. Weitgefehlt! Eine ungleich größre Menge der schon aufgezählten Waaren, von der Natur gleichsam an unsern Paß gewiesen, ver-

meidet ihn gerade deswegen, und gerade deswegen würden ihm, sobald er fahrbar wäre, eine ungleich größere Menge zufließen. Schwere Stükke, von 3, 3½, 4. Centner, die man hier zwar auch zuweilen verladet, kosten doch weit mehr Fracht, und bleiben in Chur, wie unterwegs, häufig lange liegen. Noch schwerere aber gehen gar nicht. Diesen Nachtheil fühlt der Speditor empfindlich. Ich erinnere mich mehrerer Anträge bedeutender Transporte, die man ausschlagen mußte, weil die Stükke 5 bis 6 Centner wogen.

Besonders wichtig ist dieser Punkt für die oben gedachten geringern Drogen, die von Venedig und Triest in großen Fässern und Ballen ankommen, und bei ihrem sehr geringen Kapitalwerth durch Vermehrung jedes Guldens der Unkosten um 20 bis 25 pr% vertheuert werden. Diese Waaren kommen in starken Parthieen, kommen weit her, und sind darum stark eingepakt. Schon der vermehrte Betrag dieser Pakzeuge, bei kleinern Colli die Fracht davon auf ein Paar hundert Stunden Wegs, die vermehrten Kosten des Umpakkens, sind zusammen für solche Waaren, ein bedeutender Gegenstand. Und gerade, wie wir sahen, ist für eben diese unser Paß so vorzüglich geeignet.

Im Fuhrwesen ergiebt sich ein Unterschied der großen Heerstraßen des Tyrols gegen unsre blos saumbare,

a) durch die kleinere Anzahl von Menschen, welche jene, bei gleicher Frequenz, zur Fuhr erfordern. Daraus folgt, daß sich diese, als eine eigne Klasse, mit mehr Aufmerksamkeit, weniger Unterbrechung, ausschließlich und ungetheilt auf ihren Beruf legen; und sie leichter, was sehr wichtig ist, einem summarischen und billigen Rechtsgang zu unterwerfen sind.

Ein Fuhrmann, der später anlangt, als sein Frachtbrief ausweist, der eine Waare nicht vollwichtig, nicht wohlbeschaffen, überliefert, wird (wenn er nicht seine Unschuld erweiset) für jeden Schaden ohne Schonung zum Ersaz angehalten; zum baaren, ungeschmälerten Ersaz, binnen Einem oder doch wenigen Tagen. Eigne Handelsbehörden sprechen darüber, ohne Umzüge, summarisch, nach allgemeiner Handelsübung. —

Durch die Entfernung der Volksmasse vom Frachterwerb, wird also Sicherheit des Gutes, Stetigkeit des Transports, Gleichmäßigkeit der Frachten, und Beobachtung jeder guten Ordnung erleichtert.

b) Die Sicherheit aber wächst noch mit dem größern Werth des Fuhrwerks, das dort ein ganz Unbemittelter nicht bestreiten kann, während hier der ärmste Säumer, ohne Hab und Gut, mit seinem einzelnen Pferde, Ladung nimmt. Die allergrößten Frachtwagen mögen mit Pferden, Schiff und Geschirr, für eine Summe von mehrern Tausenden hinreichen; und da die allgemeine Rechtsübung, Wagen und Pferde zur natürlichen Gewähr für das Kaufmannsgut anweist, so ist der Kaufmann, selbst für beträchtlichen Schaden, meist hinreichend gedekt.

Meist aber dient eine besondere Versicherung, sey es Bürgschaft oder Hypothek auf Landeigenthum, die die Kaufmannschaft vom Fuhrmann leisten läßt, zu noch größrer Beruhigung. Die Gemeinden auf der Fussacher Straße stehen in Solidum Jede für den Fuhrmann gut, dem sie ihr Ladungsrecht verpachten. — Wo aber auch nichts von dem Allem ist, bleibt es, was allein hinreicht, der Vorsicht des Kaufmanns überlassen.

sich einen zuverlässigen Fuhrmann auszuwählen. Hier, wie fast immer im Handelsfach, reicht Freiheit der Concurrenz statt aller Maaßregeln hin. Nirgends aber, nirgends im Ausland, wird ein Kaufmann gezwungen, sich bestimmten Fuhrleuten, ohne hinlängliche Sicherheit, anzuvertrauen. Wo nicht für diese gesorgt ist, wird auch kein Vorrecht gestattet.

3. Auf den Bündnerstraßen fahren bekanntlich sowohl Säumer, als Wagner (leztere nur auf der obern Straße, mit etwa 40. Rupp Ladung); beide theils direkt von Chur bis Cleven oder Bellenz, theils auf der sogenannten Rood, d. h. stationsweise von einem Zwischenort zum andern; und zwar auf der untern Straße nach Thusis, Splügen, Splügnerberg, Cleven; auf der obern nach Lenz, Stalla, Casaccia, Cleven. An jedem dieser Orte wechselt der alte Fuhrmann mit dem neuen, übergiebt diesem Waare und Frachtbriefe, und empfängt dagegen seinen Antheil am Fuhrlohn.

Bekanntlich bildeten seit undenklichen Zeiten die Gemeinen jeder Straße, unter dem Namen Porten, eine Anzahl Corporationen, welche zusammen einen eignen Fuhrmannsstaat ausmachten, welcher Polizei und Gerichtsbarkeit dieses Gewerbes übte. *) Das Ladungsrecht war ausschließlich bei diesen Gemeinen, doch mit dem Gegensaz der bestimmtesten Ladungsver-

*) Auf der untern die Port: Im Boden (1/6) Thusis (1/6) Schams (1/6) Splügen (1/6) Jacobsthal (2/6) auf der obern die Port: Lenz (1/4) Stalla (1/4) Vergell obere und untere (jede 1/4). Nach diesem Verhältniß wird die Fracht jedes Frachtbriefs unter den Fuhrleuten abgetheilt.

bindlichkeit für alle vorkommende Fuhr. Das Datum der Ankunft ordnete unter den Fuhrleuten den Rang der Verladung. In jeder Gemeinde ging Befugniß und Verpflichtung der Reihe (Rood) nach, so daß, wer sich dieser entzog, auch auf jene Verzicht thun mußte. Für Beschädigung und Diebstahl oder Verwahrlosung stand eine Port, je Alle für Einen und einer für Alle, gut. Entschädniß-Streitigkeiten entschied ein Portengericht, aus Deputirten dieser Gemeinen bestehend, welches auch Fuhrleute, bei sorgloser Führung, vom Ladungsrecht ausschließen konnte. An den Stationsorten standen öffentliche Niederlagen, wozu ein Aufseher den Schlüssel hatte, und auf Verlangen die Waare darin empfieng, doch ohne Verantwortlichkeit. Die Rechte jeder Port giengen für die Roodladung nur bis zur nächsten Station. Strakfuhren oder Säumer durften (als Portensgenossen nämlich) direkt bis Cleven und Bellenz.

Dies ist das Wesentliche einer Einrichtung, worüber verschiedene sogenannte Portenbriefe oder Urkunden das Weitere enthalten, die zum Theil bekannt, zum Theil aber nicht hinlänglich ins Klare gesezt sind. *)

Dieser Anstalt war, besonders in den frühern Zeiten der Verwirrung, bei Zerstükkelung des Landes, häufigem Krieg, Regimentswechsel und Mangel öffentlicher Ordnung, viel Zwekmäßiges nicht abzusprechen. Sie

*) Ich kenne diese Portenbriefe nicht und wünschte sehr, das Genaue davon zu erfahren. Es sollen deren von so frühem Dato sein, daß die Schriftzüge (vermuthlich die alte Mönchsschrift) schwer zu entziffern seien? Wo sind solche aufbewahrt? Kann man sie sehen? Sind einige davon vielleicht gedrukt?

sicherte diesen Gewerbszweig vor Zerrüttung, gab den Gemeinen durch Einheit Stärke zur Erhaltung einer gewissen Ordnung unter äußern Stürmen, war vielleicht der erste Punkt, worin sie eigne Rechtsverwaltung genossen, und zeigte dem Kaufmann, durch gegenseitige Gewährleistung, mehr Sicherheit für seine Güter.

Auch später, und selbst in unsern Zeiten, hatte man minder über die Unvollkommenheit als über die Ausartung dieser Anstalt zu klagen, die nur durch Mißbrauch und durch einseitige Verlezung, ein so drükkendes Uebel für uns ward.

Das Wechseln der Fuhrleute an so vielen Zwischenorten, das häufige Auf- und Abladen, die ungesicherte Verwahrung in Häusern, Ställen, Scheunen und offner Straße, (beim Uebernachten zwischen den Stationen, ja auf den Stationen selbst) — die Langsamkeit dieses Transports, der zum Theil mit Ochsen betrieben wird, sind und bleiben, bei der besten Aufsicht, große Fehler der Einrichtung. Veränderte Zeiten sollten also auch diese verändern lehren. Was aber eine solche Veränderung noch dringender macht, ist die Abweichung jener Anstalt von ihrer ursprünglichen Einrichtung, durch bloß einseitige Beobachtung der Rechte, mit Hintansezung der ihnen aufklebenden Pflichten von Seiten der Portens-Gemeinden, — und die dadurch verfehlte Erreichung des Zweks guter Ordnung. — Belege, und nicht unwichtige Thatsachen über diesen Punkt, so wie über den Einfluß desselben auf den Transit, seine Staats- und Volkseinkünfte, kurz eine umständliche Darstellung unseres gegenwärtigen Transitwesens enthalten an dieser Stelle die erwähnten Randglossen. — Lerne man endlich einsehen, daß nur allgemeine, ge-

genseitige Gerechtigkeit den Redlichen jeder Klasse frommen, Eigenmacht Niemand daurend nüzen kann; — daß nur Billigkeit gegen den Fuhrmann diesem Zutrauen, nur Billigkeit gegen den Speditor diesem Muth einflößen wird, den Paß (was nur Er kann) durch Thätigkeit zu heben; — daß dieser unser Paß große Vorzüge, kein ausschließendes Zwangsrecht besizt, nicht unvermeidlich und unumgehbar ist, durch wachsende Vervollkommnung unabsehbar gewinnen, durch wachsende Zerrüttung unberechenbar sinken kann; kurz, daß er nur dann vor Abnahme sicher, von Zufällen unabhängig, für das Land wohlthätig sein wird, wenn einst mehrjährige Erfahrung beurkundet hat, daß Ordnungsliebe und Gerechtigkeit ihm zu festen Grundlagen jeder Einrichtung, zu Leitsternen seiner ganzen Betreibung dienen. —

Zweiter Abschnitt.

Staatswirthschaftliche Ansicht.

Leichtere Verbindung mit dem Ausland, Anlaß zu einträglichem Zwischenhandel, stärkerer Absaz mancher sonst minder verkäuflicher Landeserzeugnisse, vermehrter Geldumlauf, direkter Gewinn an Frachten für das Volk, an Speditionsgebühren für die Handelschaft, an Zöllen für den Staat, — dies sind die Vortheile; — Größrer Aufwand an Erzeugnissen des Auslands und deren vermehrte Einfuhr (vorzülich an Wein und Brantwein), an Erzeugnissen des Inlands, welche wir sonst mit Vortheil ausführen würden (z. B. Pferde) — Entwöhnung des Volks von besserm Landes-Anbau und von häuslicher Sparsamkeit, endlich politische Wichtigkeit

des Landes, und durch sie das unselige Gewirr erbitterter Factionen, das alle Kräfte zerstörend gegen einander rieb, Sittenverderbniß ausbreitete, jeden Fortschritt in Wissenschaft, Feldbau und Künsten lähmte, — dies sind die großen, ich wag' es zu sagen, überwiegenden Nachtheile, die der Paß uns brachte.

In der allgemeinen Staatsbilanz des Kantons (die Möglichkeit einer solchen angenommen) muß der Paßertrag, den man annähernd, mit Einschluß des Waaren-Zwischen-Handels, auf fl. 300,000 — bestimmen dürfte, als ein Haupt-Activ-Zweig erscheinen.

Eine Bilanz dieses Zweiges für sich aber müßte diesem bedeutenden Einkommen entgegen sezen, theils die nothwendigen Consumtionen, die er erfordert, (den Werth und den Unterhalt von etwa 1200 Pferden, die Kräfte und die Zeit von 800 bis 900 Menschen, welche fast einzig zu seiner Betreibung verwandt werden) theils die entbehrlichen, (an Wein, Branntwein, Tobak) die er vermehrt. Nur, wenn dies alles in Zahlen zu berechnen stände, wär' auch die Aufgabe zu lösen, wieviel reinen Vortheil oder Schaden der Paß unserm Lande bringt. Die Ansicht im Großen, wozu unbefangene Beobachtung aus einem höhern Standpunkt führt, läßt ganz eigene Zweifel über dies wichtige Problem entstehen.

Wahrhaft ersprießliche Erwerbszweige eines Landes sollten, dächte man, ihren wohlthätigen Einfluß zuerst bei derselben Volksklasse beurkunden, welche sie treibt; voraus gesezt, sie sei nicht blos dienendes Werkzeug, wie z. B. beim Bergbau, sondern selbstständig, wie unser Fuhrmannsstand es ist. So trifft es sich an allen Handels- und Fabrikorten, freilich mehr bei der unter-

nehmenden, als bei der handarbeitenden Klasse; — so, wo Akkerbau blüht, beim Bauer und Gutsbesizer; so endlich auch auf mehrern Handelsstraßen, die zwekmäßig bestellt sind, beim Fuhrmann. In der Schweiz und anderwärts giebt es deren sehr wohlstehende. Von solchen Quellen aus theilt sich der Wohlstand dem Ganzen mit.

Dies erwogen und angewandt, was folgt in Bezug auf unsern Paßerwerb? Was bringt er, nach Abzug dessen, was Regierung und Kaufmannschaft unbestreitbar dabei gewinnen, dem Volke selbst für bleibenden Vortheil?

Erfahrung mag entscheiden. Das Fuhrwerk allein nährt blos kümmerlich. Nur dessen Verbindung mit andern Geschäftszweigen (Reis- Wein- Branntweinhandel) läßt sonst Wohlstehende gedeihen. Das eigentlich Fuhrtreibende Volk in den Paßgemeinden zeigt keineswegs mehr meist aber weit minder Behaglichkeit, und dabei — schlechtere Sitten, als das entlegnere. Ein sicherer, schuldenfreier (nicht eben glänzender) Zustand der Familien, ist in diesen weit minder selten; — Trunk, Spielsucht, Schlägereien, zerrüttete Haushaltungen (die jener leichte Erwerb zwar dürftig erhält, aber nicht aufrichtet) sind da noch weit minder häufig.

Irre ich in dieser Beobachtung beim Vergleichen mehrerer Gemeinden z. B. von Maienfeld mit dem nahen Jenins und Fläsch, von Zizers mit Untervaz und dem Brettigäu, von Chur (dem Hauptpunkt des Passes) mit der ganz abgelegenen Landschaft Davos, und dem Obern Engadin, von Thusis mit dem Heinzenberg u. s. w. so bitte ich Landeskundige um Belehrung.

Aber bedürfen etwa jene Bezirke dieses Erwerbs

nur zum leidlichen Bestehen? — Das könnte von dem steinigen St. Jakobsthal gelten, nicht aber von dem gesegneten Landstrich, der fruchtbarsten einem in der Schweiz, der sich von Thusis über Rhazüns, Bonaduz, Chur, Zizers, bis Maienfeld hindehnt. Diese sämtlichen Ortschaften besizen überdies, zu möglicher Vermehrung ihres Wohlstandes und ihrer schon hinlänglichen Nahrung, der Jucharte ungebautes oder überschwemmtes Erdreichs bei hunderten. Schams, Churwalden, Oberhalbstein, haben Wiesen, Bergweiden und Akkerbau, hinreichend für ihre Bewohner, wenn auch nicht überflüssig. Ja selbst das wilde Stalla ist wohl nicht rauher als seine Nachbarn z. B. Avers, wo man doch auch lebt, ohne Paß.

Nähren also würde der Boden auch jene, und da der Paß sie nicht gedeihlicher nährt, welches ist sein wahrer Nuzen? Was folgt in Bezug auf seine Betreibung?

Erst ein Wort über die Ursachen dieser Erscheinung. Ich zähle deren vier einzelne, aber Hauptquell nur Einen, fehlerhafte Grundeinrichtung. Nur von dieser, nicht vom Passe selbst, ist jener Mangel an Wohlstand eine nothwendige Frucht. Die übrigen, nemlich politischen Folgen, hat ein verändertes Verhältniß nach außen, nun gehoben; es sei denn, daß das Gift, dessen Quell verstopft ist, noch frühern Ursprungs fortwirke.

Der verhältnißmäßig sehr starke Frachtverdienst führt erstens zu eben so starken unnüzen Ausgaben. Das Trinken ist eine bekannte Untugend vieler Fuhrleute. Die Langeweile verlaßt, der Vorrath gelöster Frachtgelder reizt dazu, und die Mühseeligkeit, bei strenger Witterung und abmattenden Wegen, entschuldigt sie;

Wein stählt die sinkenden Kräfte; Wein wärmt im Wintersturm, und lezt in der Sommerhize. Stark und oft übermäßig wird also auf jeder Station dem theuren Veltliner zugesprochen. Selbst Knaben, angehende Lehrlinge des Fuhrwesens, sieht man gleich Erwachsnen zechen. Diese Gewohnheit bleibt; es bleibt der Hang zum müssigen Hinschlendern, auch zu Hause, die Abneigung gegen die emsige Arbeit des Feldbaus. Spielsucht gesellt sich dazu. Daher die Anzahl von Wirthshäusern an allen Paßorten, daher der ungeheure Wein- und Brantwein-Verbrauch, vorzüglich in Chur, der Hunderttausende ins Ausland führt.

Steigende Theure des Futters und der Lebensmittel mindert zweitens den Frachterwerb nicht wenig. Woher rührt diese? Häufig vom Wucher der Wirthe, häufig von Mißwachs. Aber im Ganzen von vernachlässigtem Feldbau; denn selbst in den Bergen, weit mehr aber in unsern fruchtbaren Thalgeländen, ließe der Heu- und Kornertrag sich sehr beträchtlich vervielfältigen. Was drükt diesen Anbau nieder? Vorurtheile, verderbliche Einschränkung des Eigenthums durch Weidgang, Gemeinschaftlichkeit der sogenannten Allmeinden, endlich der Mangel an zugleich denkenden und thätig fortschreitenden Landwirthen, deren Beispiel dem Volke vorleuchten könnte.

Aber nicht allein; — auch der Mangel an Arbeitern selbst; — an Arbeitern, nicht an Bevölkerung. (Daß es an dieser fehle, um unsern Landbau zu befördern, dürfte wohl nicht so unbedingt zu behaupten sein, wie schon öfters in Abhandlungen der ökonomischen Gesellschaft behauptet wurde. Man erlaube mir hier auch meine Ansicht in einer kurzen Abschweifung aufzustellen). Warum wan-

derten sonst Hunderte in unwirthbare Fernen, nach der Krimm und nach Amerika aus? Nur in öden, ganz menschenleeren Staaten, wo herrenloses Land Besizer und Arbeiter ermangelt, kann es wahr sein, daß die seltne, zerstreute Bevölkerung, ohne Wetteifer, ohne Absaz der Produkte, ohne hinlängliche Werkzeuge, vereinzelt, unwissend und roh, nur durch Vermehrung bethätigt, nur durch zahlreichere Volksmenge der Anbau gehoben werden kann.

Ganz verschieden ist unser Fall. Gebe man nur erst der vorhandenen Volksmasse hinlänglichen Stoff zur Arbeit, oder, weil dieser überflüssig vorhanden ist, gebe man Freiheit ihn zu benuzen, löse die Bande, an denen das Land in ewiger Brache gefesselt liegt, und lasse diese Volksmasse sich zwekmäßig beschäftigen. Erst dann, wann alle Hände in Thätigkeit, alle Betriebsamen im freien Gebrauch ihrer Kräfte, im freien Besiz des erworbenen, in freier Erwerbsfähigkeit des noch ungebauten Landes sind, wann wir alle Erwerbsquellen geöffnet, aber der Arbeiter nicht hinlängliche sehen, um alle zu erschöpfen, erst dann mögen unsre Staatswirthe von vermehrter Bevölkerung sprechen.

Es ist mit ein Zwek dieser Abhandlung, auf den Umstand aufmerksam zu machen, wie viel mehr es auf zwekmäßige Anwendung, als auf Vermehrung der Volkskräfte ankomme, und wie wichtig es sei, mit diesen Kräften, dem kostbarsten, was der Staat besizt, sorgfältig hauszuhalten. Wenn wir dieselben Vortheile des Passes mit einem Zehntel der jezigen Fuhrleute behaupten könnten, so giengen jezt die Kräfte der übrigen 9/10 ja rein für den Staat verloren, für den Staat wie für sie selbst, weil sie nicht bei

diesem Gewerbe gedeihen; so könnten ja dann die darin unnüz vergeudeten durch den gewinnreichen Landbau reichlicher wuchern, und mittelbar, durch Wohlfeilheit des Futters und der Lebensmittel, selbst wohlthätig auf den Paß zurük wirken.

Manches Dorf, z. B. Bonaduz, verdient jährlich eine große Summe an Frachtlohn, und ist dennoch nicht wohlhabend. Gleichwohl besizt dasselbe Dorf eine fruchtbare, aber brachliegende Ebne, gegen Versam hin, die zwei solche Ortschaften nähren könnte. Woran fehlt es hier also? An Bevölkerung? Es ist zu wetten, daß, bei zweimahl so starker Volksmenge, auch zweimahl soviel Fuhrleute, aber schwerlich ein halb Duzend wohlstehender Haushaltungen mehr wären. Nein, es liegt daran, daß der scheinbar starke Erwerb des Passes sie hinreißt, und wie ein Irrlicht zum Abgrund führt; und ihr Beispiel predigt laut, daß der Transit das Verderben unsres Volks (im Einzelnen) und daß nur verbesserter Landbau sein wahres Heil ist.

Drittens verschulden die schlechten Straßen oft eine Schmälerung des Frachtverdienstes auf dreifache Art. Die Minderung der Ladung, wozu die Beschwerde des Wegs zwingt, bricht bei gleichem Zeit- und Kostenaufwand, der Frachtsumme ab; während die größere Anzahl von Pferden, so dieser Zustand erfordert, theils den möglichen Gewinn der Ausfuhr mindert, theils die Theure des Futters mehrt, und so doppelt, dem Ganzen und dem Einzelnen schadet. Endlich, je schlechter die Straßen, desto mehr Menschen erfordert Aufsicht und Begleitung, desto mehr Zeit und Kräfte werden überflüssig verschwendet.

Das häufige Warten auf Fuhr in Chur, Cle-

ven und Bellenz, besonders beim Zusammentreffen vieler Fuhrleute im Winter, oder bei Stokkungen durch Umstände von außen, ist von den nähern Ursachen des verhinderten Wohlstands die vierte; wovon die entferntere in dem Mißverhältniß der Anzahl unsrer Sommer- und Winterfuhrleute, und also abermals in den Fehlern der Haupteinrichtung liegt. In der schönen Jahrszeit bleibt ihrer eine Menge aus, nicht der Feldarbeit allein, häufiger der Alpensömmerung ihrer Pferde wegen, die nach Monaten der strengsten Arbeit und oft nicht reichliches Futters, einer solchen Labung bedürfen. Dann zwingen die zurük bleibenden dem Speditor schrankenlose Frachten ab, die die Wintertaxe zuweilen bis zum Doppelten übersteigen, und entweder den Eigenthümer vom Paß abschrekken, also nur scheinbarer Vortheil im Einzelnen, bei größerm Nachtheil des Ganzen, sind, oder aber dem Speditor (wenn er fixe Akkorde schließt) zur Last fallen, und abermahls dem Ganzen des Landes keinen Vortheil bringen.

Im Winter hingegen strömen die Fuhrleute schaarweise zusammen, und jezt ersieht der Speditor auch seinen Vortheil, und erholt sich, durch Abbruch des Fuhrlohns bis unter das Nothdürftige, für seinen Schaden im Sommer; so daß man dann um 7, sogar um 6 Bazen ladet, und der Fuhrmann, bei den Beschwerden der Winterreise, oft nicht bestehen kann. Dennoch, dem Spieler gleich, der troz seinem wachsenden Verlust, den verderblichen Zeitvertreib nicht lassen kann, fährt er fort Fuhr zu treiben, und achtet es nicht, zu Zeiten 5 bis 6 Tage, Mann und Roß, in Chur zu warten, wo jeder Tag ihn gegen anderhalb Gulden kostet, und

mancher schon, nach verzehrtem Verdienst der Herfahrt, leer wieder abzog.

Kurz, in der einen Jahrszeit versäumt er seinen Landbau, und in der andern kämpft er mühselig um einen Gewinn, der ihm unter der Hand wieder abfließt. Wenig schießt für seinen Haushalt vor, noch minder wird zurük gelegt. Hat er ein Gut, ein Handwerk, er wird es vernachlässigen. Ist er ganz arm, so stürzt ihn, oft beim geringsten Zufall, der Verlust seines einzigen Pferdes in brodloses Elend. Jede Entschädniß, wenn er Waaren verwahrlost, fällt ihm schwer, manchem unmöglich. Dies hinwieder hat Discredit des Passes, Verminderung des Waarenzugs, Mangel an Rükladung, geldverschlingende Säumniß, zur Folge; und so steht alles in Wechselwirkung.

Ist diese Schilderung anders richtig, und ist es die Ableitung aus jenen Quellen, wohin führen sie uns? Leicht zu der Frage: Wär' es nicht besser, wir hätten gar keinen Paß? — Praktisch nüzlicher zu der andern: Wie kann man ihn zwekmäßiger benuzen?

Denn, wem kommt nun der Ertrag desselben zu Statten? — Des Fuhrmanns nothdürftige Erhaltung abgerechnet (die der brachliegende Akkerbau ihm auch, und sicherer, böte) fließt er theils im Verbrauch starker Getränke wieder ins Ausland, theils den zahlreichen Wirthen zu, die dies Geschäft von eigentlich producierender Arbeit abhält; und so, ich wag es zu sagen, wirkt er auf den Volkswohlstand vielleicht eher nachtheilig.

Freilich läßt sich noch einwenden, und es ist von einsichtsvollen Personen eingewandt worden, der Nuzen

des Passes, wovon der Fuhrmann nur das Organ sei, verbreite sich wohlthätig, durch vermehrten Geldumlauf und leichtern Absaz der Produkte, auch auf entlegnere Gegenden, und sogar mehr über diese, als über jene am Passe selbst. Wahr ist es, daß dem Bewohner unsrer Seitenthäler der große Aufbrauch, der jederzeit leichte Verkauf aller Lebensmittel, in den Paßstationen, vor allen aber in Chur, sehr oft zu Statten kommt. Aber eben so wahr ist's, daß dieser Aufbrauch viele Erzeugnisse vertheuert, die unser Landmann gar nicht, oder zum mindesten Theil, abzusezen, sondern — selbst einzukaufen hat. Ist auch diese Vertheurung Vortheil? — Und welches ist nun der häufigere Fall?

Handwerks- Manufaktur- Kunst- Erzeugnisse hat Bünden bekanntlich keine, als für das eigne, dringendste Bedürfniß, nur in den gröbsten Sorten. — Lebensmittel? — Das vorzüglichste, Korn, kaufen ja unsre Landleute; — Wein ebenfalls; — Vieh hat sonst seinen hinlänglichen Absaz, so wie Butter und Käse, Wolle, Hanf und was unser Land mehr ertragen mag. Für diese Artikel würd' es auch ohne Paß nie an Abnehmern fehlen. — Irrig also, und ganz gegen alle Erfahrung, wäre es, wenn man vom Ganzen unsers Ländchens glauben möchte, was von andern, zumal korn- und weinreichen Provinzen gelten mag, „daß vermehrter Aufbrauch und erhöhte Preise der Lebensmittel uns Vortheil brächten" Nein, Beschränkung des Aufbrauchs, Vermehrung der innern Erzeugung, Verminderung der Einfuhr, das ists, worauf wir hinarbeiten müssen; auf Einrichtungen, wodurch die Vortheile des Passes bewahrt, gesichert, möglichst vervielfältigt, wodurch diesen unbeschadet, die Consumtionen desselben, mög-

lichst vermindert werden. Und der Hauptgrundsaz dieser Einrichtungen?

Ich habe ihn oben aufgestellt, und wiederhole ihn, als wenig gangbar, aber nach meiner Ueberzeugung unumstößlich, er hieße:

„Möglichste Verminderung der Fuhrmannsklasse, Entfernung des Volks von diesem Erwerbszweig, und Hinleitung desselben auf innere Hülfsquellen“

So, scheint mir, müßten auf Einem Wege Alle jenen Zwekke, im genausten Zusammenhang eben so sicher erreichbar sein, als wir uns jezt, durch dieselben Fehler der Einrichtung, gleich weit von allen entfernen. — Der Geldumlauf, die baaren Einkünfte, würden wachsen, durch positive Vermehrung hier, durch ersparten Aufwand dort; Sittlichkeit, Häuslichkeit, Volkswohlstand, wesentlich gewinnen, und der jezt vernachlässigte Boden, würde, angebaut, uns durch Ausfuhr sogar neue Quellen der Einnahme, ohne Abbruch der jezigen, darbieten. Ich glaube, daß namentlich die Ausfuhr von Pferden uns ansehnliche Summen eintragen könnte.

Der Einwurf, daß eine solche Ummodelung der Grundeinrichtung unseres Fuhrwesens überhaupt nicht plözlich, bei unsrer Verfassung vielleicht gar nicht anwendbar sei, widerlegt die Wahrheit meines Sazes nicht. Fehlte es minder an wahrer Wärme für Gemeinwohl, an Bekanntschaft mit dem innern Zustand, den Nahrungszweigen und den Mitteln zur Belebung unsers Volks, drükten minder Vorurtheile, minder lähmende Rükksichten, minder übelverstandenes Privatinteresse, jeden Versuch zum Aufstreben bei uns nieder, — kurz wollte man das ernstlich, was man als nüzlich einsieht, so

wäre manches sogar leicht, was jezt, bei diesem Zeitgeiste, für unmöglich gilt; — leicht wäre es, oder doch möglich, selbst bei unsrer Verfassung.

Hätten z. B. einsichtsvolle Staatsmänner jenen Grundsaz bei Einrichtung des Paßwesens einmal als richtig zugegeben, so würden sie nicht, ohne gerechten Vorwurf der Lauigkeit fürs Gute, sich dem Handeln in und für denselben entziehen können; sie würden sich nicht so weit widersprechen dürfen, den Zwek zu wollen, aber die einfachsten, nothwendigen Mittel dazu, aufs Auffallendste zu vernachlässigen. — Ob nun jener Grundsaz solche Mittel angebe, ob er fruchtbar und von Bedeutung für die Anwendung, oder ein Spiel mit leeren Luftbildern sei, muß die Folge dieser Abhandlung darthun. —

Nur für die Sache und ihre große Wichtigkeit, keineswegs, wo sie irrig sind, für meine Meinungen eingenommen, würd' ich mich freuen, wenn hellere Gedanken durch sie gewekt, reifere zur Mittheilung veranlaßt würden.

Dritter Abschnitt.

Verbesserungsgedanken.

I.

Auf jedem Grade der Verbesserungsfähigkeit, wohin Verfassung und Umstände unsern Paß führen können, sind Straßenbau und Fuhreinrichtung die Hauptzweige möglicher Vervollkommnung. Beide bedürfen Einer gleich aufmerksamen, gleich festen Leitung auf Einen Zwek hin.

Ueber den Ersten Punkt hat der Neue Sammler

durch einen eignen Aufsaz Bemerkungen, Wünsche verbreitet, denen ich, des Fachs unkundig, nichts beizufügen weiß. In der Beschränkung unsrer Finanzen, in der ungeheuren Kostspieligkeit des Straßenbaus, in der großen Schwierigkeit außerordentlicher Hülfsquellen für so außerordentliche Anstrengungen, finde ich, bei dem jährlichen Wechsel der Staatsverwaltung besonders, — soweit ein Laye davon urtheilen kann, — unübersteigliche Hindernisse für jene frommen Wünsche.

Häufig erneuerte, genaue Aufsicht auf beide Straßen, durch sachverständige Männer, sorgfältige Ausbesserung und Erhaltung derselben in gutem Stand für Saumrosse und kleine Wagen, scheint für Einmal Alles, was zu wünschen, oder doch zu hoffen ist. Einzelne Strekken noch mehr verebnen, reinigen und erleichtern, könnte man allmählig bei genugsamen Kräften. — Aber von neuen Anlagen, vom Fahrbarmachen für große Lastwagen, scheint wohl für jezt der Augenblik nicht zu reden.

Sollte es wahr sein, was nicht unkundige Leute versichern, daß Stalla, obgleich durch alte Verträge beim Verlust der Alpenweidrechte auf dem Septimer, zur Straßen-Erhaltung daselbst verpflichtet, diese absichtlich vernachlässige, um die Wagner der vordern Gemeinden (da Stalla nur Säumer hat) von der Strakfuhr bis Cleven abzuhalten? Solchen Mißbräuchen sollte eine strengere Aufsicht wehren.

Was den zweiten Punkt, die Fuhreinrichtung, betrifft, so würd' ich gleichfalls (so lange diese Lage des Landes dauert) mehr das längst Anerkannte, oft Wiederholte zu bestätigen, als, zur Anwendung in

diesem Zeitpunkt, viel Neues vorzuschlagen haben. Was bei dieser Beschränkung zu thun ist, kann leichter in der Aufzählung als in der Verwirklichung erschöpft werden. Erst mit den Finanzen des Kantons kann auch die Forderung an noch vollkommnere Anstalten wachsen.

Der kurzen Regierung des Präfekturraths gebührt der Dank für die Legung des ersten Steins zu fortschreitender Verbesserung, durch Einsezung einer eignen Behörde für die Berathung des Paßwesens, im Jahr 1801. Auch das Wenige, was seither geschehen ist und noch geschehen kann, wurde nur dadurch möglich.

In dem Schwanken der helvetischen Verfassung und unseres Schiksals, blieb zwar ihre Wirksamkeit immer schwach; und bei der Einsezung der seither ruhig bestandenen Ordnung der Dinge, wurde sie durch Beschränkung der Regierungsgewalt und das Uebergewicht des alles lähmenden Föderalismus um so mehr gefesselt, als selbst während jener Zwischenzeit die alten Bande nicht völlig zerrissen wurden. In der Grundeinrichtung gieng also keine Besserung vor. Aber einzelne Punkte näherten sich allmählig einer zwekgemäßern Ordnung, im Gesez schon früh, in der Wirklichkeit mit gewohnter Langsamkeit.

Im Jahr 1804 (8. Febr.) machte der Kleine Rath eine Verordnung bekannt, die den Wirkungskreis der Handels-Commission, die Besezung und Competenz des Handels-Gerichts für Fuhrsachen, die Rechte und Pflichten der Paßgemeinden oder Porten, der Fuhrleute überhaupt, so wie der Speditoren, genauer festsezte. Da dies Dekret in der officiellen Sammlung des Herrn Kanzleidirektors Wredow, und also in Jedermanns Händen ist, so reihe ich meine Ansichten nur-

als Anmerkungen an den Gang desselben. Ihre Freimüthigkeit stüzt sich auf Thatsachen, und nur Thatsachen können als Einwürfe dagegen gelten.

A. In Betreff der Fuhren und Fuhrleute.

In so fern man vom Grundsaz jener Vorrechte der Paßgemeinden ausgehen mußte, scheinen die hier aufgestellten Bedingungen durchgehends zwekmässig, und geben meist nur dem Wunsche Raum, daß sie besser beobachtet würden.

Wäre dies, so hätten wir schon ein Großes gewonnen. Unser Paß würde an Schnelligkeit, Sicherheit, Ordnung, soweit zunehmen, als ein fehlerhaftes Prinzip es gestattet.

Aber 3 Jahre wurde, das Ladungsrecht ausgenommen, — Nichts davon streng genug gehalten. Ein Hauptpunkt der ganzen Einrichtung war die Herstellung der Niederlagen oder Susten an drei Orten jeder Straße, und die Aufstellung eines öffentlichen Faktors in jeder, der alle Waaren von den Roodleuten empfangen, registrieren, die Frachtportion auslösen, die Versendung besorgen, Saumseligen die Fracht einhalten, auf Beobachtung der Rood wachen, kurz den Vollziehungsbeamten der ganzen Ordnung vorstellen sollte. Ohne einen solchen fiel Alles Beschlossene als unanwendbar weg. — Die Gemeinden hatten diese Stelle zu besezen; deren Besoldung in 2 kr. vom transitirenden Gut, durch Entrichtung vom ab- und aufladenden Fuhrmann zu bestehen.

Zwei volle Jahre verflossen, und von Allem, Allem, was in den Titeln II bis V. vorkommt, war kein einziger Punkt erfüllt.

Die Gemeinden hatten ihre Susten nicht hergestellt

zum Brauchen, viel minder Aufseher eingesezt; die Ladungsverbindlichkeit nach vorgeschriebener Rood wurde nie beobachtet. Die gesezlichen Frachten waren das Spiel willkührlicher Uebertretung; (denn, durch Einigkeit und feste Beobachtung des Einverstandenen, den gesezlichen Zwang zu ersezen, dazu fehlte es von je an Zuverlässigkeit des gegebenen Worts bei den Speditoren; dem Befolger der öffentlichen Vorschriften ward es unmöglich, die gegen ihn verschworenen Fuhrleute zur Pflicht anzuhalten. An Einzug der Bußen für Verspätung, für Mangel an Dekken, für das Tauschen der Ladungen, an Frachteinbehalt für Schaden und Gewichtsmangel, an das Halten auf gesezmäßiger Fracht, war also oft nicht zu denken, ohne sich völliger Stokkung preis zu geben. Lieferungstage standen also müssig auf dem Frachtbrief, troz jeder beigefügten Drohung; willkührliches Tauschen, Abladen der Güter, in Häusern, schlechtverwahrten Scheunen, Ställen, auf offener Straße; — beliebiges Rükhalten; Mangel an Dekken, Mangel an Sorgfalt, — Alles gieng seinen gewohnten Gang fort. — Nur das Ladungsvorrecht ward mit Eifersucht aufrecht erhalten.

Unbedingtes Nachgeben, Eilboten, bittendes, flehentliches Ansuchen, schrankenlose Freigebigkeit mit Frachten, das blieben die Rechtsmittel des Speditors und der Handels-Commission! —

Woher das Alles? Von einer Eigenheit des Geschäftsgangs in Bünden, die bereits gleichsam sprichwörtlich bekannt ist, von dem Mangel begleitender Ausführungsmittel, der so oft gute Beschlüsse lähmt. Wirklich war deren keines von hinlänglicher Wirksamkeit aufgestellt. Ohne Einsezung der Faktoren blieb die Ausführung immer ein Unding; diese Einsezung aber konn-

te man nicht mit Zwang, nur mit anlokkenden Vortheilen erzwekken. Dazu waren jene 2 kr. vom Collo nicht genug, und selbst diese, dem Gesez zum Troz, wurden, bei nahender Ausführung des Plans, von den Fuhrleuten verweigert.

So war man zum Aufgraben neuer Quellen genöthigt. Ungern, aber gezwungen durch Ermangelung anderer, entschloß sich die Handels-Commission, zu Abwendung jener Uebel, theils einen Theil der Entschädniß- oder Assecuranz-Kassa des Passes (als die bei besserer Einrichtung minder Gefahr lief) theils eine neue Auflage auf die Transitgüter für diese Besoldungen zu bestimmen. Wer hätte nicht glauben sollen, die Gemeinden, deren bestimmte Pflicht die Besoldung jener Aufseher war, würden bei so willfährigem Entgegenkommen, das anerbotene Opfer als solches erkennen, und freudig das Wenige zu thun eilen, was man, zu ihrem Besten, noch von ihnen verlangen mochte?

Und was verlangte man? Ihre Zustimmung zu einem Plan, der durchaus nichts als entweder Anwendung des Beschlusses vom Großen Rath, oder Willfahrungen des Handelsstandes, nicht Eine neue Forderung an sie, enthielt.

Aber so unbegreiflich war ihre Lauigkeit, daß sie, auf wiederholtes Ansuchen der Commission bei der Landesregierung (im May 1805) nicht einmahl ihre Deputirten am Großen Rath zu einer Conferenz zu bevollmächtigen würdigten, wo Abgeordnete des Handelsstandes und der Commission mit ihnen jenen Plan zu berathen und gutachtlich fest zu sezen dachten.

Endlich, als jene Versammlung fünf Wochen gedauert, fand, zwar ohne Vollmacht und Auftrag der Ge-

meinden, ein Zusammentritt jener Art Statt; nähere Bestimmungen, Einverständnisse über Anstände, Vorsorge für die Besoldungsquellen, Alles nöthige kam darin, übel genug geordnet, aber doch zu Stande. Zum Erstaunen der Commission aber, wollte nicht Einer der Portensgenossen, nur auf Genehmigung hin, das unterzeichnen, worüber man einig war. — Ein halbes auf der untern, ein ganzes, volles Jahr währte es auf der obern Straße, bis nur Mehren darüber einkamen. So behandelt, schien jeder Fortschritt freilich Unmöglichkeit! —

Doch nach zahllosen Schwierigkeiten, die ich übergehe, kam diese Ordnung, im 4ten Jahr nach dem Beschluß, auf der obern Straße in Ausführung. Das Dekret des kleinen Raths vom Oktober 1806 enthält ihre näheren Bestimmungen, und ist durch den Druk bekannt. Auf der untern ist gleichfalls Hand daran gelegt, ich weiß aber nicht, mit welchem Erfolg.

Zwar sollen schon jezt, nach kaum aufgestellter Ordnung, sich Misbräuche, Umgehungen, mitunter Hemmungen der Ordnung eingeschlichen haben. Es stände zu fürchten, daß diese Misbräuche um sich greifen, und die Vorzüge der guten Anstalten in Unheil verwandeln würden, wenn nicht der Eifer, den man wiederholt dafür bezeugt hat, ein Besseres hoffen ließe.

Nur diese Einrichtung, jahrelang festgehalten und bewährt, kann uns schon jezt nahe an jenen Zustand guter Ordnung führen, worin unser Paß seinen ganzen möglichen Flor zu erreichen im Fall ist. Doch gehörten dazu noch einige Fortschritte mehr, die, bei steter Sorgfalt dafür, nicht schwer zu machen wären. Erfreulich müßte immer ein Erfolg sein, der, so lange zweifelhaft,

dem Unglauben an die Möglichkeit jeder bleibenden Besserung in Bünden, endlich Eine, und so wichtige Thatsache mehr entgegenstellte. Ich gestehe, daß ich selbst, was den Paß betrifft, diesen Unglauben mit mehrern getheilt und sogar jezt nicht völlig abgelegt habe; wenn die Rede von bleibender Verbesserung ist.

B. In Betreff der Speditoren, bemerke ich einzig, daß, wo einmahl der mir unbillig scheinende Grundsaz aufgestellt ist, dieser Klasse die Einmischung ins Fuhrwesen zu verbieten, man auch hier die notorische Uebertretung bei Einzelnen (die den übrigen nachtheilig wird) nicht dulden sollte, wie doch bekanntlich der Fall war.

Handels-Commission und Handelstribunal. Die Absonderung jenes blos verwaltenden und Aufsicht führenden Collegiums von einem eigentlich rechtsprechenden, gründet sich einerseits auf die Nothwendigkeit, jenes mit sachkundigen Personen am Hauptort, d. h. also, großentheils mit Speditoren selbst zu besezen, anderseits auf das Verhältniß dieser mit den Fuhrleuten, welches gleichsam aus diesen beiden Klassen zwei getrennte Partheien von streitendem Interesse macht. Die Billigkeit erheischte, daß keine dieser Partheien, oder beide (nur nicht jeder in persönlicher Sache) in diese Mittelbehörde eintraten. (Siehe weitere Bemerkungen darüber in den Randglossen)

Wäre es ernstlich um Recht und Billigkeit zu thun, so müßte die Fuhrjustiz für kleine Summen sogleich summarisch, für größere doch in nähern Perioden, unpartheiisch, und ohne Kosten für den Rechthabenden verwaltet werden, der, wenn es ein Speditor ist, durch den Aufschub, die schwierige Vollstrekkung des Urtheils und durch Mühe und Ver-

druß mit dem auswärtigen Eigenthümer, ohne dies schon unschuldig leidet.

Für die Competenz von fl. 50: könnte z. B. der Vermittlungsrichter mit Zuzug zweier Personen aus der Nähe (nicht eben aus Chur, wenn man wollte) sogleich inappellabel, über größere entweder eine unpartheiische Sizung der Handels-Commission bei sonstiger Versammlung, oder ein eignes Gericht aus 4 oder 6 Personen und einem Richter, in zweiter Instanz entscheiden, alles mit Vorbehalt der höchsten Cantonsinstanz für die jeweilig bestimmte Competenz.

Ein Hauptpunkt aber bei fortschreitender Ordnung wäre immer die kraftvollere Rechtsvollstrekkung von Seiten der Orts-Obrigkeiten. Dieser Punkt greift so tief in das ganze Wesen unsrer Staatsverfassung überhaupt ein, daß weder die Wichtigkeit der Sache, noch die Begründbarkeit der Klage, noch die großen Schwierigkeiten jeder Besserung, irgend jemand unbekannt sein können.

Was also schon gegenwärtig für den Paß geschehen kann, dürfte in folgenden Punkten bestehn.

1. Aufsicht auf Straßenerhaltung und mögliche Verbesserung in ihrem jezigen Umfang und Grad der Fahrbarkeit.

2. Aufsicht auf die genaueste Beobachtung der Paßordnung, und, bei Uebertretungen, z. B. Stokkung, Weigerung zum Laden, Abweichung von der Frachttaxe, die unmittelbarste, strengste Handhabung durch stufenweise angewandte Zwangsmittel, ohne Ansehen der Person und Gemeinde. Jenes ist Sache der Handels-Commission; dieses, der Regierung.

3. Einführung einer (noch immer fehlenden und doch

höchst nothwendigen) Kaufhausordnung in Chur, als Grundlage der Sustordnungen unterwegs. Diese hängt von Uebereinkunft der Landesregierung mit der Stadtobrigkeit von Chur ab, und wurde schon häufig, bis jezt ohne Wirkung, zur Sprache gebracht. Meine Gedanken darüber in einem beiliegenden Entwurf L. A. der seiner Zeit von der Handlungs-Commission offiziell eingereicht worden ist.

4. Einführung einer deutlichen und billigen Anordnung der halbjährigen Frachtbestimmung, und, was höchst nothwendig ist, eines kräftigen Zwangsmittels für Speditoren und Fuhrleute zu fester Beobachtung derselben. Meine Idee davon L. B.

5. Weniger kostbare, weniger einseitige, summarische Rechtspflege und ungesäumte Vollstrekkung der Sprüche in Fuhr- und Entschädniß-Streitfällen. Deren Grundlage und Norm müßte die allgemeine Handelsübung sein, deren Rechtsbeständigkeit man auch hier nicht in Abrede ist, nemlich die Verantworlichkeit des Fuhrmanns für allen Schaden, den er durch Säumniß, Verwahrlosung oder andre Schuld verursacht, und seine Schuldigkeit zu vollem, baarem, ungeschmälertem Ersaz, so wie zum Tragen aller Ukosten.

6. Einverständniß mit den Regierungen des Königreichs Italien und des Kantons Bellenz, um über Gegenstände der Paßordnung (Frachtbestimmung, Entschädniß-Anstalten, Assecuranzen, Lieferungstage, Susten, Sustgebühren, Faktoren, Untersuchung des Gewichts und äußerer Beschaffenheit an jeder Gränze u. s. w.) übereinstimmend zu Werke

zu gehen. Eine solche ist nothwendig, weil die Verhältnisse vielfach in einander greifen. Sie ward sogar vor einiger Zeit wirklich geschlossen, von beiden Regierungen, in Mailand und hier, genehmigt, aber bis jezt, wegen inländischer Hindernisse, nie ins Werk gestellt.

Für den Augenblik, bei den Beschränkungen unsrer Verfassung, bei einem nicht kraftvollen öffentlichen Geist, bei dem jährlichen Wechsel der Regierungsstellen, wird im Wesentlichen schwerlich mehr zu erwarten sein. Aber schon dies ist nicht so leicht in der Ausführung, und viel wär' es, wenn wir nur davon bereits sagen könnten „es ist da."

II.

Ein ganz andres wär' es, wenn wir, weniger beschränkt in Hülfsquellen, weniger aufgehalten von Vorurtheilen und Privatrüksichten, nur den zwekmäßigsten Paßeinrichtungen nachzudenken, die Mittel dazu aber schon in Verfassung, Lage, Einkünften und Gesezgebung vorhanden hätten.

Dann könnte, was die Straßen betrifft, die Fahrbarkeit Einer oder mehrerer für große Lastwagen, die Gründe für und wider, mit Interesse zur Sprache kommen. Auch jezt kann diese Frage, wenigstens unschädlich, eine müssige Stunde füllen.

Die großen Vortheile fahrbarer Straßen berührte ich oben beim Tyroler Paß. Ich will weder dies, noch was bereits anderwärts im Sammler darüber gesagt worden ist, wiederholen. Vielmehr kann ich nicht umhin, die Einwendungen eines auswärtigen, einsichtsvollen Kaufmanns anzuführen, welcher eben diese Fahrbarkeit für das Paß-Land selbst für positiv schädlich

hält. Diese Meinung scheint auch bei uns an verschiedenen, sachkundigen Männern Anhänger zu haben. Sie gründet sich auf die großen Kosten fahrbarer Heerstraßen, auf vermeinte Verminderung des Volkserwerbs durch sie, und auf Vermehrung der Kriegslasten bei erleichtertem Durchzug.

1. Daß für eigentliche, große Lastwagen von 50 und mehr Zentner, nur wirkliche gewölbte Chausseen haltbar genug seien, und unsre Bergstraßen, auch so geführt, wie es z. B. in dem angeführten Aufsaz im Sammler vorgeschlagen wird, weder an Breite noch Festigkeit für jene Lasten hinreichen könnten, glaube ich selbst. Diejenigen Stellen unsrer Straßen in der Ebne, so man nicht immer chausseemäßig unterhält, beweisen dies zur Genüge.

Chaussee aber, wie über den Adlerberg, Brenner u. s. w. dürfte von Chur bis Clefen mehr als Hunderttausende, vermuthlich mehrere Millionen kosten. Das Verhältniß der Straßenkosten von Chur bis St. Kathrinenbrunn bei Balzers, mit Anschlag der Verschiedenheit einer Bergstraße auf solchem Fuß, läßt begreifen, daß der Betrag von 3 Mill. Kaisergulden (den man für die Kosten der Tyroler Straße angiebt) hier schwerlich ausreichen dürfte. Nur der Länge nach kämen jene 20 Stunden bis Clefen über den Septimer, oder 22 über den Julier, auf das 4 fache der gedachten kurzen Strekke, d. h. über fl. 400,000. Wie ganz außer allem Verhältniß aber wären die Schwierigkeiten z. B. nur von Chur bis Malix gegen ein gleich langes Stük in der Ebene! Und so weiter hineinwärts.

Diese Einwendung scheint mir gleichwohl nicht entscheidend gegen die Fahrbarmachung. Denn wer hieße die Sache bis zu jenem Grade treiben? Wenn wir Fuhrwerke nur von 25 bis 30 Zentner gefahrlos und regelmäßig bis Clefen senden könnten, wäre das meiste gewonnen, was man bei Fahrbarmachung der Straßen sucht: ungehinderter Fortgang größerer Stükke, wohlfeilere Fracht, bessere Verwahrnng, seltneres Abladen, und verminderte Anzahl der Fuhrleute und Pferde, mit den Folgen davon, die ich oben entwikkelte; freilich nicht alles dies in gleichem Grade wie bei noch stärkerer Ladung, doch schon beträchtlich sicherer als beim jezigen Zustand. Welche Unkosten ein Straßenbau dieser Art und Anlage erfordert, bin ich von weitem nicht fähig zu beurtheilen. Wäre, wie man angiebt, eine Summe von fl. 3 à 400,000 hinreichend, so ist die Sache dieses Opfers werth, wenn nicht andre Gründe sie widerrathen. Diese Gründe sollen

2. Die Verminderung der Frachtkosten, die Beschränkung des Fuhrwerks auf eine minder zahlreiche Klasse, dadurch, wie man glaubt, verminderter, gehemter Geldumlauf, nnd Schmälerung der Paßeinkünfte sein.

Der lezte, minder tiefgreifende Einwurf ist auch leichter zu beantworten. Der Paß, glaubt man, werde bei niedrigerer Fracht wirklich weniger baares Geld einbringen, und dies wenige selbst in weniger Hände kommen, dem Umlauf entgehen und dessen wohlthätige Wirkung aufs Ganze schwächen.

Allein, angenommen, daß bei Erleichterung des Fahrens und Herabsezung der Fracht, der Paßertrag im Ganzen geringer ausfiele, wäre darum auch sein we-

sentlich bleibender Nuzen geringer? Wenn der einzelne Fuhrmann z. B. bei 2 fl. 30 kr. besser stände als jezt bei 3 fl., müßte das Ganze, dessen Gewinn doch nur die Summe des Gewinns aller Einzelnen ist, nicht ebenfalls besser stehen? Es fiele nicht ein Theil des Gewinns, nur ein Theil des Erwerbs weg, aber der Theil, welcher jezt im Kampf mit den Hindernissen, im stärkern Aufwand aller Kräfte und Lebensmittel, ohne dies verloren geht. Der reine direkte Vortheil würde dennoch gleich oder noch größer wie jezt bleiben.

Er würde vervielfältigt durch den indirekten, den das Volk aus andern Beschäftigungen schöpfen, und, was jedem auffällt, durch den vermehrten Zufluß, welchen bessere Ordnung, bequemere Straßen, bis aufs Doppelte steigern könnten.

Und wer hieße uns endlich die Fracht selbst herabsezen; wenn schon jezt, beim Mittelstande derselben, unser Paß den Vorzug der Wohlfeilheit behauptet, wenn schon jezt diese Wohlfeilheit so viele Kunden festhält, welche Sicherheit, Schnelligkeit, bessere Ordnung, vergebens nach andern Straßen lokt? Würde der Kaufmann nicht bei besserer Einrichtung, vollkommnerm Straßenbau, gerne so viel und mehr bezahlen, als er jezt bei schlechten zahlt? Würde also der Frachtertrag nicht auch im Einzelnen dem bisherigen gleich, ja, genau betrachtet, ungleich einträglicher sein, weil der Ausgaben des Fuhrmanns ungleich weniger wären?

Aber der verminderte Geldumlauf bei beschränkterer Anzahl der Fuhrleute? Scheint sich, meines Bedünkens, auf mißverstandene Anwendung einer allgemeinen Idee zu gründen, welche so leicht zu Mißgriffen leitet, wenn sie nicht hell genug aufgefaßt wird.

Der Geldumlauf ist doch wohl nur Mittel, nicht Zwek, nur Mittel des Verkehrs, nicht Wohlstand selbst. Jener könnte abnehmen, ohne Gefahr, ja selbst mit Vortheil für diesen. Oder was mag es unserm Lande frommen, daß wir mit einer Hand etwa zweimahl hundert Tausend Gulden für Fracht einnehmen, die wir mit der andern für Wein ausgeben? die den Umlauf einer starken Geldsumme ausmachen, welche vom Ausland an den Speditor, von diesem zum Fuhrmann, von da zum Wirth und vom Wirth durch den Weinhändler wieder ins Ausland kommt? Welch ein Nachtheil möchte damit verknüpft sein, wenn durch Beschränkung des Weinverbrauchs dieser Umlauf, oder durch vermehrte Korn-Erzeugung und selbstgestilltes Bedürfniß, jener andre aufhörte, der ebenfalls zwischen den Käufern und Verkäufern dieses Lebensmittels große Summen in Bewegung erhält?

Die Befriedigung seiner Bedürfnisse, bei Vermehrung seiner Einkünfte und Minderung der Ausgaben, das sind die Zwekke der Handelspolitik eines Volks. Bei einer Nation, die vom eigentlichen Handel lebt, ist ein starker Geldumlauf nothwendig, als Mittel zum Erwerbe selbst. Eine akkerbauende, viehzuchttreibende bedarf nur wenig zum nothwendigen Umsaz.

Bei einer solchen ist also, dieses Nothwendige abgerechnet, Vermehrung des Geldumlaufs kein Vortheil, Verminderung kein Nachtheil, — als nur, wenn sie Folge, Maaßstab, Wahrzeichen der vermehrten oder verminderten Einkünfte sind; während bei jenen ganz ohne Rükficht auf leztere, die Vermehrung der Umlaufsmittel, z. B. durch Staatspapiere, schon an sich wohl-

thätig werden kann, deswegen, weil sie zugleich Erwerbsmittel sind.

Wie denkt man sich aber wohl, daß die Einkünfte des Passes minder in die Hände des Volks kommen, minder den nothwendigen Geldverkehr unterhalten würden, wenn der ersten Erwerber weniger wären, oder ein größerer Theil als jezt der Regierung zuflösse? Würde die Regierung, würden die Partikularen es todt in der Kiste liegen lassen? Würden sie nicht es in andre Hände fließen, es zum Werkzeug des inländischen Verkehrs dienen lassen müssen? Sobald Inländer das Fuhrwesen besorgen, im Lande den Erwerb verzehren oder — anlegen, sobald ist auch für den Umlauf dieser Erwerbs-Einkünfte unter allen Klassen, von selbst gesorgt.

Diese minder zahlreichen Fuhrleute würden von ihrem Verdienst, bei Sparsamkeit und Ordnung, wohlhabend werden; sie würden aber auch, kein Zweifel, zu Grunde gehen können, wie es an den meisten Orten, troz ihrem leichten Erwerb, geschieht. Beides scheint für den Hauptsaz dieser Abhandlung zu sprechen. Der erste Erfolg, weil die Zahl der Wohlhabenden durch sie vermehrt, der zweite, weil immer noch, gegen jezt, die Zahl der zerrütteten Haushaltungen vermindert würde; denn, wenn der Fuhrmannsstand einmahl bestimmt scheint, bei reichlichem Verdienst, ein Raub der Armuth zu werden, räth nicht dieß schon von selbst die Beschränkung derselben auf möglichst wenige Individuen an?

Wie aber, wenn nicht Landsleute, wenn Fremde sich diesen Verdienst zueigneten, wenn die Fuhrleute, so jezt in Chur abstoßen, direkt durch unser Land bis Clefen führen, den Speditor um seine Gebühr, den

Kaufmann um seine Fracht brächten? und so der Ertrag des Passes größtentheils ins Ausland flösse?

Wirklich soll das Tyrol seit dem Bau der kostbaren Straßen über den Adlerberg u. s. w. nach unsäglichen Kosten und Frohnarbeiten, im Ganzen mehr Nachtheil als Gewinn von dieser Unternehmung haben, da der Verdienst des Passes beinahe ganz den fremden Fuhrleuten zu gut kommt, welche von Salzburg, Kempten, Lindau, Feldkirch aus, dies Land, in gerader Linie bis Triest und Venedig, durchkreuzen, oder, wenn auch dort einheimisch, das Gewonnene auswärts verzehren.

Ich kann keinen Grund finden, warum eine sorgfältige Regierung nicht das Fuhrwesen in seinem ganzen Umfang, eben so wie das Postwesen, das ihm so nah verwandt ist, als unverlezliches National-Recht vor jedem Eintrag durch Fremde sollte sicher stellen, warum man nicht hier Alle fremden Fuhrleute zum Abstoßen in Chur anhalten, und so dem Lande den Fracht- wie den Speditorsverdienst zusichern könnte; beides um so leichter, als für unsre Lage nicht Heerstraßen für 50 und mehr Zentner, sondern nur fahrbare für 25 bis 30 Zentner Ladung passend, und nur von solchen die Rede sein könnte. Dieser Umstand allein würde die Abladung der Höchster Fuhrwerke in Chur von selbst nothwendig machen, und jede Bedenklichkeit jener Art beruhigend heben.

Was aber 3tens die größern Kriegslasten betrifft, so weiß ich nicht, ob, bei der jezigen Kriegskunst, wo Alpen und Gletscher den Zug eines Heers nicht aufhalten, und wo man Uebergänge über den Splügner, Gotthard, Crispalt, Bernhard und Simplon

mit großen Armeen vollzogen hat, die Schwierigkeit eines Bergpasses noch als Abwehr vor Truppenzügen gelten wird. Was Bünden ohne fahrbare Straßen für zahllose Heere durchziehen gesehen, was es von Kriegslasten erfahren und gelitten hat, weiß jedermann. Ob es mit jener Bequemlichkeit der Straßen besser oder schlimmer gefahren wäre, wer will das bestimmen?

Gewiß ist es, daß sobald Durchzüge beschlossen sind, sie bei schnellerm Vorrükken auf guten Straßen auch erträglicher werden, als bei mühsamerm. Wer denkt nicht an die erlittne Bedrängniß, als das Macdonaldische Corps beim Uebergang über den Splügner Hindernisse fand, und wie ein Strom, der immer anwächst, rükwärts geschwellt, Alles in Mangel und Verlegenheit sezte? Wer kennt nicht das Schiksal der Walliser und ihre unsäglichen Anstrengungen beim berühmten Uebergang über den Bernhardsberg? Solche Zufälle sind nicht zu berechnen. Ich zweifle immer, ob es weise wäre, aus diesem Grunde ein sonst nüzliches Werk der Art zu unterlassen.

Das schwerste aber und einzig gegründete Hinderniß bliebe jederzeit die Bestreitung der Unkosten. Hierüber in Vorschläge eintreten, hieße mich zu weit von meinem Leisten entfernen. Das läßt sich voraussehen, und bis zur höchsten Ueberzeugung darthun, daß die Vermehrung des Transits und die mögliche Erhöhung der Zölle (ohne größere Beschwerde fürs Publikum) Jahr für Jahr beträchtliche Summen zum Ersaz jener Unkosten einbringen müßte; und vermuthen läßt sich, daß zu einem solchen Zwek die benachbarten Schweizer-Kantone, ja vielleicht auch fremde

Regierungen, ihren Beistand durch ansehnliche Vorschüsse nicht versagen würden. — Soviel vom Straßenbau.

Das Fuhrwesen aber müßte, bei freier wirkender Staatsgewalt in Bünden, auf dem doppelten Grundpfeiler einer gesunden Oekonomie für das Ganze und der Gerechtigkeit gegen jeden Einzelnen, nicht auf Anmaßung unbilliger Ortsvorzüge beruhen, die durch Kränkung der allgemeinen Rechte auch das Allgemeine Beste beeinträchtigen.

Weise und Gerecht aber ist die Einrichtung des Fuhrwesens nur dann, wenn dasselbe

Entweder mit Abschaffung aller Vorrechte und Beschränkungen, als Gegenstand der Privatindustrie unbedingt frey gegeben,

Oder aber, als öffentliches Gemeingut, unter öffentlicher Leitung, durch zweckmäßige Geseze zur Staatsanstalt erhoben, und als solche sorgfältig gepflegt wird.

Ursprünglich sind in einem Freistaat alle Erwerbszweige frei. Vertrags- und Eigenthumsrechte ziehen dem Einzelnen bestimmte Gränzen ihrer Betreibung; und wo die Natur des Erwerbs und das eigne Beste seiner Betreiber es heischt, giebt das Gesez ihm bindende Vorschriften, wie z. B. den Gewerkschaften beim Bergbau u. dgl. m. Die Scheidelinie befugter Polizeigewalt sei in der Theorie noch so schwer zu ziehen. In der Anwendung leitet der Erfolg wohl sicher genug. Wo jene Vorschrift den Gewerbfleiß nur soweit bindet, daß er sich selbst nicht stören oder gar zerstören kann, wo sie

wohlthätig auf das Ganze, wie auf den Einzelnen wirkt, wer wagte da, sie ungerecht zu schelten?

Aber wer kann sie in Schuz nehmen, wenn sie der einen Klasse natürliche Rechte ohne Ersaz einschränkt, während die Vorrechte, die sie der andere giebt, für diese selbst, wie für das Ganze, verderblich ausfallen?

Dies angewandt auf die Ladungsvorrechte der Porten oder Paßgemeinden, wie erscheinen sie dem vorurtheilsfreien Beurtheiler?

Ein dingliches oder Eigenthumsrecht auf die Straße, wie etwa auf ein Stük Feld, findet offenbar nicht Statt; eben so wenig ein Hoheits- oder ein solches Territorialrecht, das diese nicht souveränen Gemeinden gegen andere Staatsbürger zur ausschließlichen Benuzung dieses Industriezweigs in ihrem Bezirk berechtigt machte, wie etwa der ganze Staat es gegen Fremde ist.

Sind es also Verträge, die diese Ansprüche begründeten? — Vielleicht ehmals. Wenigstens stüzen sich diese Gemeinden auf vertragsmäßige Urkunden, wodurch jene Vorrechte ihnen zukommen sollen, ich glaube als Schadloshaltung des Straßenbaus in frühern Zeiten. Ohne Zweifel aber, und ihrer eignen Einrichtung gemäß, legte derselbe (herkömmliche oder schriftliche) Vertrag ihnen auch Pflichten im Gegensaz ihrer Rechte auf. Und wie, wenn sie diese, durch Verabsäumung jener während eines langen Zeitraums, schon an sich rechtlich verwirkt hätten?

Wie, wenn die Oberherrlichkeit des Landes ihre unverjährbaren Rechte zurükforderte, um einen Gegenstand von so großer Wichtigkeit fürs Ganze den An-

ordnungen einer passendern Gesezgebung zu unterwerfen? Auch dagegen würde wenig einzuwenden sein.

Abgesehen von diesen rechtlichen Fragen, hat nicht die Vermittlung, welcher der Staat sein jeziges Dasein verdankt, alle Ortsvorrechte aufs bestimmteste aufgehoben? Oder sollen jene Ansprüche minder in deren Umfang gehören, als andre, der Schweizerstädte z. B., auf ehmals ausschließlich besessene, jezt allgemein freigegebene Erwerbszweige?

Als Rechtsame also können Vorzüge der Art nicht mehr bestehen. Als was denn? Vielleicht als Anordnungen der Industriepolizei? — Hab' ich nöthig zu zeigen, daß sie als solche in der Wirklichkeit schnurgerade von ihrem Zwek abgehen? In der Wirklichkeit; denn Geseze, die nicht gehalten werden, sind so gut wie gar keine. Und selbst bei deren strengster Handhabung bliebe die Einrichtung, aus oben entwikkelten Gründen, immer fehlerhaft in der Grundlage, im Wesen unsrer Paßbetreibung überhaupt.

Ja, soll die Verfassung des Fuhrwesens vom Staat aus entworfen und gehandhabt werden, so kann Nachdenken und Erfahrung keinen andern als eben jenen Grundsaz zur Hauptnorm aufstellen, den wir oben genannt und entwikkelt haben; ich meine die Betreibung des Passes nicht durch das Volk, sondern durch minder zahlreiche, eigens dazu bestellte Fuhrleute. Dadurch würde den Rükksichten auf das Ganze, nicht minder als denen auf Recht und Billigkeit gegen jeden Einzelnen, leicht und sicher entsprochen werden können, jenen 1. durch Erhaltung und Vermehrung des Passes, mittelst

festerer Ordnung, 2. durch möglichst vortheilhafte Benuzung des Passes, mittelst Einschränkung der Ausgaben ans Ausland und Verwendung unnüz verschwendeter Kräfte zu Benuzung innerer Hülfsquellen. Der zweiten Rüksicht aber 3. durch Verwendung eines Theils vom Paßertrag auf den Wohlstand der Paßgemeinden, nur nicht nach ihrer, sondern nach Anordnung der Staatsverwaltung; und gegen die Speditoren 4. durch größre Sicherheit beim Fuhrmann, und Erleichterung einer schnellen, gerechten und kraftvollen Rechtspflege in Fuhrsachen.

Da nicht alle diese Grundsäze unbedingt Beifall finden dürften, so liegt mir deren Rechtfertigung und Anwendung ob, sofern sie nicht im Bisherigen enthalten ist.

In Betreff des ersten will ich nicht weitläufig wiederholen, — was zwar noch mancher Wiederholung bedarf, — daß man über vorhandene Waaren gebieten, sie befördern oder zurük halten, schonen oder mishandeln, begünstigen oder vertheuren, und, im Gefühl dieser Gewalt, Recht und Ordnung zertreten kann; — daß aber die Billigkeit darum nicht alles als erlaubt, noch die Klugheit als nüzlich ansehen lehrt, was der Leidenschaft als solches erscheinen mag; — kurz, daß ein Paß weit leichter in seinem Gang erhalten, ja vermehrt und gehoben, als, wenn er einmahl sinkt, wieder ins Gleis gebracht werden kann. Ich habe diese einfache Ueberzeugung nicht überall erkennen mögen, wo Paß-Sachen verhandelt wurden.

Die Anwendung des 2. Punkts verdient einige Erörterung. Wir zählen gegenwärtig über Achthundert Mann (auf der obern Straße 185, auf der untern 132

patentirte direkte, dann 192 patentirte Roodfuhren auf jener und ohngefähr 200 auf dieser, nebst etwa 100, vielleicht weit mehr, nicht patentirten und Knechten) welche mit etwa 1200 Pferden den Paß betreiben.

Schon jezt könnte diese Anzahl stark zusammenschmelzen, wenn sich, wie es zum Theil der Fall ist, größre Uebernehmer ganz und ausschließlich diesem Erwerbe widmeten. Wohlhabende Säumer mit großen Stäben guter Saumrosse brauchen nur einen Knecht auf 6 Lastthiere; von den ärmern geht jeder mit seinem einzelnen Pferd, und steht eben darum verhältnißmäßig schlechter, weil er verhältnißmäßig mehr Ausgaben hat.

Ungleich mehr aber würde die Anzahl abnehmen, wenn fahrbare Straßen größere Lastwagen zuließen. Die auf 5 bis 6 Höchster und St. Galler, so wie auf den einzelnen kleinen Ragazer Fuhrwerken, wöchentlich ankommenden Waaren mögen jedesmahl im Durchschnitt 360 Centner sein. Die Hälfte davon für die obere, der Fahrbarmachung fähige, Straße gerechnet, würde wöchentlich 7 oder täglich Ein Fuhrwerk von 25 Centner Ladung beschäftigen. Jedes würde die Reise hin und her in 12 Tagen (spätestens) zurük legen. Also brauchte es 12 Fuhrwerke zu 4 Pferden und Einem Fuhrmann jedes; d. h. etwa 50 Pferde statt 500: und ein Duzend Menschen statt Vierhundert. Welche Ersparniß für ein Land, das der Arbeit seiner Einwohner so nöthig hätte! Und würde das Einkommen dadurch etwa geschmälert? Keineswegs, aber wohl vortheilhafter benuzt.

Von diesem Einkommen nämlich könnte z. nicht nur die Regierung stärkere Zölle, sondern auch die Gemeinden am Paß, billigerweise, einen Beitrag zu ih-

ren Gemeindsausgaben beziehen. Kirchen, Schulen, Armenpflege, Wuhren und Dämme gegen Waldwasser, — endlich Kriegslasten, legen den Gemeinden oft schwere Leistungen auf: bald Gemeindwerke, deren einige Ortschaften bis 60 und 70 Tage zum Jahr haben, bald, bei Verschuldung des Gemeinwesens, starke Schnizungen, bald Einquartierungs- und Requisitionslasten. Und da der Paß selbst die Veranlassung wird, leztere vorzugsweise auf sie zu wälzen, so wär' es nicht unbillig, sie auch seine Vortheile vorzugsweise genießen zu lassen.

Ohne in Berechnungen einzutreten, die so leicht ins Ueberspannte fallen, kann man doch nicht verkennen, daß ein Fuhrmann, der dann mit 4 Pferden und einem Führer dieselbe Waare, wie jezt 12 Säumer mit ihren Saumrossen, führen würde, ungleich weniger Kosten und, bei weit kleinerer Fracht, mehr reinen Vortheil hätte; — daß also, bei Beibehaltung der jezigen Mittelfracht, Raum bliebe, sehr ansehnliche Quellen für Staats- und Gemeindsbedürfnisse daraus herzuleiten.

Die Gemeinden an der Fussacher Straße, so die 6 Höchster-Fuhrwerke besezen, beziehen von diesen ein Pachtgeld für die Ueberlassung dieses Rechts, das zu einer ähnlichen Einrichtung bei uns den Gedanken hergeben könnte. Freilich ist diese Pachtung äußerst wohlfeil (ehmals fl. 80 bis 100 jezt doch bis fl. 300 — jedes, auf 10 Jahre Zeit). Dafür aber ist auch die Fracht nur fl. 1. 45 bis fl. 2 — Reichs- oder fl. 2-15 bis fl. 2-30 kr. Bündnerwährung, von derselben Straßen-Länge, die bei uns fl. 3-24. Mittelfracht auf den

Centner kostet, aber freilich auch viel beschwerlicher ist, selbst bei fahrbarer Straße.

Der Hauptvortheil für unsern Landmann aber wäre, wie schon gedacht, die ununterbrochnere Sorge für seinen Beruf, wozu er durch Entsagung vom Fuhrwesen veranlaßt würde. Dieser Beruf des Landmanns, der Quell und die Grundlage des sichersten Volksreichthums, verträgt keine Vermischung minder, wird durch keine in seinem Gang so schädlich gestört, wie durch jene, die in unsern Paßorten beinah allgemein um sich greift; deswegen weil keine die Liebe zum Trunk und zum arbeitlosen Herumschlendern so sehr begünstigt. Ungleich besser, für Sittlichkeit wie für Wohlstand, wäre, trotz manchem Vorurtheil dagegen, jede Fabrik- und Manufakturarbeit; jede würde ihm reichlich den armseligen Gewinn ersezen, den das Fuhrwesen ihm einbringt. Möchte er also, wenn ja der spätere Herbst und Winter ihn hie und da unbeschäftigt läßt, Leinwand und Tuch weben, wie der Schlesische, Sächsische und Böhmische Bauer, Holzwaaren schnizen, Dekken weben, wie der Tyroler, Stroh flechten, wie einige Argauer, Thurgauer und manche andre dadurch wohlhabend gewordene Ortschaften, — Flachs- und Hanfspinnen, ja strikken und stikken, wie manche fleißige Landleute im Zürcherbiet und Appenzell, — Alles dies wäre ersprießlicher, als sein jeziger, ihm soviel Nachtheil bringender, Nebenberuf. Mit Anlaß zu solchem Verdienst würden unternehmende Kaufleute ihm gewiß entgegen kommen, sobald nur die Arbeitslust des Volks sie dazu aufmunterte.

Noch ein Wort über den lezten Punkt, die Sicherstellung des Speditors beim Fuhrmann. Daß

es ungerecht sei, jemand zur Anvertrauung seines eignen oder fremden Eigenthums an Leute zu zwingen, die ihn nicht sicher stellen, fühlte man schon bei Einrichtung des Portenwesens. Daher stand jede dieser Gemeinden in Masse für ihre einzelnen Mitglieder gut. Sehr befriedigend in der Idee, aber beinah nichts sagend in der Wirklichkeit! Was es heiße, Forderungen der Art, selbst anerkannte, gegen Gemeinden durchtreiben, ist niemand unbekannt. Man frage nur die Erfahrung.

Gegenwärtig, wo die Verantwortlichkeit jedes Einzelnen, unter Gewähr eines Bürgen, an die Stelle jener gemeinschaftlichen Gutsage getreten ist, steht man nicht besser. Man ist gezwungen, den Werth vieler Tausend Gulden sogut als ohne Sicherheit Leuten anzuvertrauen, deren Unzulänglichkeit beim geringsten Ersaz offenkundig ist.

Wie? oder heißt das Sicherheit, wenn der direkte Säumer, der vielleicht Waaren von fl. 10. bis 20,000 an Werth auf eine Strekke von 20 Stunden aufnimmt, eine Bürgschaft für 100 Nthlr., wenn der Roodfuhrmann für eine gleiche Ladung auf 4 bis 6 Stunden Wegs, sie gar nur für 50 Nthlr. stellt? — Ist das Sicherheit, wenn man zur Entscheidung der einfachsten, ja, was einzig in seiner Art und unglaublich scheint, schon anerkannter Entschädnißansprachen, die alljährliche Versammlung eines zahlreichen Tribunals abwarten, und selbst, wenn das Recht anerkannt wird, schwere Kosten tragen muß, — wenn man endlich zur wirklichen Vollziehung an Ortsobrigkeiten gewiesen wird, deren — Milde gegen ihre Angehörigen nur allzu bekannt ist? — Oder ist dem allem bei uns, etwa nicht also?

Man wende nicht ein, der Kaufmann sei durch den Speditor, dieser durch die Entschädigungs-Kasse vor Schaden gesichert. Diese nüzliche Assecuranzanstalt kommt dem leztern allerdings zu Statten. Man bedenke aber, daß sie nur durch freie Willfährigkeit theils der fremden, theils der hiesigen Kaufmannschaft, besteht, die, durch das Opfer einer allgemeinen Abgabe, sich gegenseitig die Sicherheit gewährleistet und ersezt, welche der Fuhrmann zu leisten schuldig, aber hier nicht im Stande wäre. Man bedenke, daß diese Abgabe schon wieder die Kosten vermehrt, und unsern Vorzug der Wohlfeilheit schmälert, kurz, daß das Ganze ein Nothbehelf unsrer mangelhaften Einrichtung ist.

War das Glük übrigens dieser Anstalt bis jezt günstig genug, um aus jenen Beiträgen binnen 5 Jahren einen Fonds von nahe an fl. 10,000. zu sammeln, *) wer steht uns gut dafür, daß durch Beschädigung oder Verlust weniger kostbaren Colli (6 Seidenballotts wären schon hinreichend) dieses Spargut nicht in Einem Jahr, ja in Einem Tage, wieder aufgezehrt werde? — Und dann? —

Um meine Ansicht möglicher Verbesserungen anschaulich, und die Chimäre dieser Vorschläge vollständig durchzuführen, schließe ich mit folgendem

---

*) Soviel hätte damals, (1806) nach gesezmäßiger Liquidation aller Forderungen, der Fonds der Entschädigungs-Cassa betragen müssen. — Daß er jezt nur sehr wenig, vielleicht minder als nichts betrage, höre ich versichern. — In diesem Fall, eine traurige Erwahrung meiner Besorgniß!

Anmerk. vom April 1808.

Allgemeinsten Entwurf einer Paßordnung.

I. Fuhreinrichtung; oder Polizei und Justiz des Fuhrwesens.

1. Das Ladungsrecht von Kaufmannsgütern auf jeder Straße wird ausschließlich an eine Anzahl Fuhrleute vertheilt, die das Gesez zu bestimmen hat.

2. Der Eigenthümer jedes Fuhrwerks stellt eine Caution im Verhältniß mit dem ohngefähren Werth der Ladungen, zu Handen der Handels-Commission.

3. Es werden Verfügungen vom Großen Rath dahin getroffen, daß, wo auch diese Caution zu einem Schadenersaz nicht hinreicht, oder solche nicht kurzweg in Beschlag zu nehmen ist, von der betreffenden Ortsobrigkeit binnen 14 Tagen nach dem Spruch Vollziehung desselben erfolgt, oder der Kleine Rath diese durch eigens Beauftragte sogleich auf Kosten der Saumseligen eingiebt.

4. Die Eigenthümer dieser Fuhrwerke dürfen mit keinem Speditionshaus in Chur, Clefen, Bellenz, interessirt sein.

5. Sie müssen der Handels-Commission darthun, daß sie mit hinlänglichen Pferden, Schiff und Geschirr-Dekken u. s. w. versehen sind.

6. Diese Stellen werden öffentlich versteigert, gegen eine jährliche Abgabe oder Prämie, deren Minimum, so wie die Dauer der Stelle, bestimmt wird. Ob dabei, unter gleichen Bedingungen, den Paßanwohnern ein Vorzug zu gestatten sei, mag das Gesez entscheiden.

7. Eine Ladungsordnung für sie entwirft die Handels-Commission, auf Genehmigung der Regierung. Sie sind, jeder an seiner Reihe, zum ungesäumtesten

Fortschaffen der Stükke, in gesezmäßiger Fracht, verbunden.

8. Sie sind verantwortlich für alle Folgen einer Stokkung durch ihre Schuld, verantwortlich für jede muthwillige Pflichtverlezung und grobe Nachlässigkeit.

9. Die Frachtbestimmung geschieht halbjährlich durch die Handels-Commission, nach Berathung mit Deputirten der Fuhrleute und der Speditoren, auf Genehmigung der Regierung hin. Maaßregeln zu deren strenger Handhabung bestimmt das Gesez.

10. Der Präsident der Handels-Commission, als Vermittlungsrichter, mit zwei Beisizern, die nicht Speditoren, aber in der Nähe von Chur sind, spricht summarisch, so oft es nöthig ist, über Entschädnißansprachen, bis fl. 50 — inappellabel, mit geringst möglichen Kosten für den Verfällten, unentgeltlich für den Rechthabenden; als zweite Instanz für größre Summen ein Tribunal von 4 bis 6. Mitgliedern, das sich alle Churer Jahrmärkte versammelt, und aus einem Richter, einem Beisizer vom Fuhrmanns-, einem vom Speditions-Stande, und zwei bis vier andern, des Handelsfachs kundigen Personen besteht. In lezter Instanz spricht, seiner jeweilig bestimmten Competenz nach, das Kantonsgericht.

11. Die Lieferungszeit wird für gewohnte Güter auf 4, für Eilgüter auf 3. Tage bestimmt, und, unter festgesezter Buße, so festgehalten, Naturhindernisse ausgenommen. *)

*) Durch eine Postartige Einrichtung könnte, weil jeden Tag ein Fuhrwerk dieselbe Station hinein wie ein andres herauswärts zu machen hätte, bei fahrbaren Straßen, mittelst hinlänglicher Pferde auf den Stationspunkten,

12. Eine passende Kaufhausordnung in Chur entwirft die Handels-Commission auf Genehmigung der Regierung hin.

II. Paß-Einkünfte oder Finanzwesen des Passes.

1. Sie bestehen theils im Zoll, theils im Weggeld, theils in den Steigerungsprämien der Fuhrleute. Alle Kaufhaus- Weg- Sust- Entschädigungskassa-Gelder hören auf, da ihre Bestimmung durch obige Abgaben erreicht wird. Brükkenzölle allein können daneben bestehen.

2. Der Zoll bleibt auf bisherigem Fuß, ohne Erhöhung, und fließt, wie bis jezt, direkt in die Kantonskasse.

3. Das Weggeld wird auf der Straße selbst, oder auch von der Zollverwaltung eingezogen, und hat erstens die Bestimmung, das, im Fall der Fahrbarmachung, auf den Straßenbau verwandte Capital, die jährlichen Unterhaltskosten der Straßen, die Besoldung der Aufseher und Schreiber, die Erhaltung der Sustgebäude und des Kaufhauses in Chur, kurz, was immer zur Aufrechthaltung des Passes an Ausgaben erfordert wird, zu bestreiten, und zweitens die Gewährleistung der bisherigen Entschädigungs-Kasse für alle inner unsrer Gränzen beschädigten, verlornen oder entwandten Güter zu übernehmen. Die Verwaltung davon würde die Handels-Commission unter Aufsicht der Regierung, unter dem Namen Paß-Kasse führen. Das Weggeld könn-

ohne Abladung und Aufenthalt, Tag und Nacht fortgefahren, und so der Weg sogar regelmäßig in 3 Tagen zurükke gelegt werden.

ke auf das Vierfache des jezigen, d. h. 48 kr. vom ganzen Collo erhöht werden, *) und würde dann, bei der jezigen Stärke des Transits, etwa fl. 15000 — abwerfen. Bis zur Dekkung des angewandten Capitals aber müßte es freilich, für einige Jahre, noch mehr erhöht werden. Daher könnten

3) Die Steigerungsprämien der Fuhrleute, welche wöchentlich, monatlich oder jährlich könnten bezogen werden, bis zur Abzahlung jenes Straßenbaucapitals, als Tilgungsstok des Anlehens zu diesem Zwekke dienen; nachher aber den Gemeinden am Paß, nach einer zu treffenden Abtheilung, zum Behuf ihrer Munizipalausgaben, mit der gesezlichen Bestimmung zukommen, nichts davon, wie es mit öffentlichen Einkünften häufig der Fall ist, unter die Einzelnen zu vertheilen.

Es läßt sich mit Wahrscheinlichkeit annehmen, daß, bei guter Ordnung und bequemen Straßen, von dem jezigen Frachtertrag ein Ansehnliches überschießen würde, ohne den Fuhrmann allzukarg zu halten.

Dies wären die Hauptzüge einer Einrichtung wie ich sie mir für unsern Paß am zwekmäßigsten denke.

---

*) Gegenwärtig sind die Kosten vom ganzen Collo, ohne Zoll, wie folgt:

Entschädigungskassa für Seide	fl. — 24 kr.	andre Waare	fl. — 12 kr.
Weggeld für ital. Waare . .	= — 10 =	. . .	= — 10 =
Kaufhaus ohne Waglohn f. Seide	= — 4 =	. . .	= — 2 =
Visitat. d. K. Aufsehers à 4½ Blz.	= — 12 =	. . .	= — 12 =
Sustgebühren in 3 Susten . .	= — 12 =		fl. — 36 kr.
	fl. 1: 2 kr.		

Bei 48 kr. blieben also die Beschwerden der Waare ohngefähr gleich. Der Vortheil würde bei fahrbaren Straßen in der Ersparniß der Sustengelder und Entschädigungen liegen, welche, bei besserer Ordnung, gewiß seltner würden.

Sie ist berechnet auf einen Fall, der für uns freilich unmöglich ist, aber nur bedingt unmöglich, bei dem kraftlosen, für Gemeinwohl so äußerst lauen Zeitgeist, der uns allgemein beseelt.

Ja, ich behaupte es, — wenn man anders diesen Aufsaz des Lesens und der Prüfung würdigen sollte, — wenn man nicht, mit bessern Gründen, die hier aufgestellten Grundsäze umzustoßen, sich nur mit der Unmöglichkeit ihrer Anwendung zu entschuldigen wüßte; — ich behaupte, daß diese Möglichkeit schon jezt vorhanden ist.

Unsere Verfassung beruht auf der Vermittlungsakte. Ihre Vorschriften werden gröblich verlezt durch die Ortsvorrechte der Paßgemeinden. Wie? und es wäre unmöglich, dieser Verlezung zu steuren? unmöglich, Einrichtungen abzuschaffen, die das Grundgesez unsres Staatsvertrags als verfassungswidrig verwirft? —

Gebt uns, was man uns unmittelbar zu geben im Stande, zu geben schuldig ist; gebt uns Freiheit des Paßbetriebs; und ihr werdet mittelbar durch diese jene bessern Anstalten von selbst hervorgehen, vielleicht auch, ohne einige Anstalt, die Hauptzweke derselben durch jene Freiheit erreicht sehen. *)

Anmerkung.

*) Um auf den möglichen Fall einiger Schritte zu diesem Ziel, nicht Mißverstand und Tadel zu verschulden, muß ich beifügen, daß, wenn diese Schritte nicht mit Vorsicht, Festigkeit und Ausdauer unternommen, nicht von dem Handelsstand, schon im voraus, bei Annäherung des Ziels, zwekmäßige Vorkehrungen getroffen, das Begonnene nicht standhaft durchgeführt, sondern, nach Landessitte, nur halb gehandelt wird, es mich gar nicht wundern soll, aus einem solchen Versuch, statt Ordnung Verwirrung, und eine heillosere Zerrüt-

Könnte niemand den Speditor anhalten, seine Waaren anders als nach eigener Wahl zu verladen, so würden ihm Mittel nicht fehlen, sich mit den zuverläßigsten, ordentlichsten und pünktlichsten Fuhrleuten so einzuverstehen, daß weder Stokkung noch Verwahrlosung zu befürchten stände. Die unzuverlässigen, die unvermöglichen, oder nicht regelmäßig fahrenden Roodleute würden unbeschäftigt bleiben, zu ihrem größten Heil und zur Wohlfahrt des Ganzen. Sie würden sich emsiger auf den ersprießlichern Gewinn des Landsbaus legen. Ihre Felder würden in besserer Bestellung, der Paß in guter Ordnung, in Frequenz und gutem Ruf, das Land in dauerhafterm Wohlstand fortschreiten. Die minder zahlreichen Fuhrleute würden ihren Beruf mit ununterbrochenem Fleiß, mit Thätigkeit, mit Wetteifer und Besserungsgeist betreiben; und jeder an Zutrauen und Zuspruch in der Maaße gewinnen, als er durch umfassendere Einrichtung, gefällige Sicherheit, richtige und schnelle Bedienung, dem Interesse der Kaufmannschaft, von welchem jenes des Staats unzertrennlich ist, vollkommner entspräche.

So würden die Gemeinden, auf dem rechtmäßigsten Wege, genöthigt, über die Einrichtung des Fuhrwesens auf dem vorgeschlagenen Fuße, noch froh zu sein, da diese für sie unstreitig vortheilhafter wäre, als dessen völlige Freigebung.

So würde, auf zwei entgegengesezten Wegen, im-

---

tung als jemals entstehen zu sehen. Das aber glaub' ich fest, daß wohlberechnete Schritte im Geist jener Grundsäze, zwar zu augenbliklicher Verlegenheit, aber, bei Consequenz und Beharrlichkeit, endlich unfehlbar zum vorgestekten Ziele führen müßten. —

Anmerk. vom April 1808.

mer dasselbe Ziel erreicht, und Freiheit der Concurrenz, wie fast immer, eben dasselbe bewirken, was, bei Einmischung der Staatsvorsorge, die am besten berechneten Anstalten.

Nie aber, nie wird dies Ziel erreichbar sein, bei dem unseeligen Mittelding einer Einrichtung, die weder Klugheit noch Rechtsgefühl billigen kann, und die, als von Besserm die Rede war, mit so heftiger Leidenschaft in Schuz genommen ward. Mögen dann auch ihre gedeihlichen Folgen diesen Schuz rechtfertigen!

Ich schließe diese allzulange Abhandlung mit dem Wunsch, die gute Absicht meiner Bemerkungen nicht miskannt, die Freimüthigkeit derselben nicht misbilligt noch misdeutet zu sehen; — mit der Bitte um Vorurtheilslose, ruhige Prüfung und nüchterne Berichtigung, wo ich irre; — um warme Beherzigung des Gegenstandes, vorzüglich aber und angelegentlichst, bei Allen, denen dies immer gegeben ist, um ihr kräftiges Hinwirken auf fortschreitende Verbesserungsanstalten.

L. A.

Entwurf einer Kaufhausordnung in Chur.

1. Das Kaufhaus mit seinen Nebengewölben, das Weinhaus ausgenommen, so wie der Plaz rings um dasselbe sind einzig zum Versand und Empfang der Kaufmannsgüter bestimmt, und da die Reiswage einen eigenen Raum bedarf, so wird dazu das anstoßende Gewölbe besonders eingerichtet.

2. Alle und jede hier ankommenden Kaufmansgüter, eigne und fremde, müssen, bei Strafe, daselbst abgeladen und gewogen werden. Alsdann kann der Eigenthümer oder Speditor sie beziehen, oder, wenn sie lagern sollen, gegen Magazinzins liegen lassen.

3. Gleich andern Gemeinden in ihren Susten soll die Stadt Chur das Recht haben, die in ihrem Kaufhaus anzustellenden Personen aus ihrer Mitte vorzuschlagen, welcher Vorschlag nur motivirt verworfen werden kann. Die Wahlbestimmungen zu diesem Vorschlag bleiben ihr überlassen. Diese Angestellten stehen aber unter Aufsicht der Handelscommission und der Regierung, welche sie, bei begründeten Klagen, absezen kann.

4. Sie bestehen aus einem Wagmeister, zwei Gehülfen (einem Stükschreiber und einem Buchhalter) und zwei Fakkinen.

5. Der Wagmeister hat die Hauptaufsicht auf das Kaufhaus, hält den Schlüssel dazu, und führt ein genaues Register über Ein- und Ausgang, das Gewicht und die Beschaffenheit der Güter, nach vorzuschreibendem Formular.

6. Der Wagmeister ist für Alles und jedes verantwortlich, was in seine Verwahrung kommt, von dem Augenblik des Abladens an bis zu jenem des Bezugs; erwiesen unverschuldete Fälle allein ausgenommen.

7. Die Entschädigungskasse wird einen Theil, eine Auflage auf die transitierenden Güter einen andern Theil seiner Einkünfte bestreiten, welche auf das Minimum von fl. 800 — bestimmt sind.

8. Er stellt eine verhältnißmäßige Caution zu Handen der Handelscommission, oder aber, wenn die Stadt Chur die Verantwortlichkeit übernehmen will, zu Han-

den der L. Stadtobrigkeit. Klagen gegen ihn kommen vor das Handelsgericht.

9. Das bisherige Kaufhausgeld bleibt Lr. Stadt, und wird, falls sie jene Verantwortlichkeit übernimmt, um ein Billiges erhöht.

10. Der Wagmeister und seine Gehülfen dürfen weder selbst Speditorsgeschäfte treiben, noch in einem Speditorshaus interessirt sein.

11. Die Gehülfen des Wagmeisters sind gegen ihn verantwortlich, stellen ihm eine angemessene Bürgschaft, und haben das ihnen anvertraute Geschäft ganz nach seiner Leitung zu besorgen.

12. Ihre Besoldung kann auf fl. 300 bis 400 bestimmt werden und aus den angegebenen Quellen fließen. Wegen der Zollcontrolle kommt ihnen das jezt von der Regierung einem besondern Aufseher ausgesezte Einkommen zu, welche leztere Stelle mit einer der genannten verbunden wird.

L. B.

Entwurf einer Frachtbestimmungs-Ordnung.

1. Die Fracht wird halbjährlich sowohl für die Clefner als Bellenzer Spedition nach einem ausführlichen, von der Handels-Commission zu entwerfenden Schema, für ordinäre Saum-Colli, für schwere und unbequeme, für Eilgüter u. s. w. festgesezt; und zwar zuerst gutachtlich durch eine Conferenz der Handels-Commission mit gleichviel Deputierten der Paßgemeinden und Speditoren; dann aber auf Vortrag dieses Gutachtens (mit Anführung der Meinung und Gründe der Minderheit) durch gesezliche Vorschrift der Regierung, welche

solche durch die öffentlichen Blätter, so wie durch Anschlag an den Susten und ans Kaufhaus bekannt macht.

2. Damit aber diese Frachtbestimmung besser beobachtet und jeder Uebertretung vorgebeugt werde, soll jedes Speditionshaus, das erweislich davon abwiche, 4 Rthlr., der Fuhrmann aber 2 Rthlr. Strafe geben, und zwar zur Vermeidung von Umzügen, unmittelbar nach Ausspruch des Präsidenten mit Zuzug zweier Mitglieder, welche erkennen, ob Straffälligkeit eingetreten sei. Der Präsident ist sodann befugt, in Ermanglung der Zahlung vom Fuhrmann, Beschlag auf dessen einzuziehende Frachten, so wie auf Pferd und Fuhrwerk zu legen.

3. In dieselbe Strafe verfällt ein Fuhrmann, welcher einem Speditor fälschlich angiebt, von einem andern höhere Frachtbewilligung erhalten zu haben. Jeder Speditor ist verpflichtet, auf ein solches Vorgeben hin, den Fuhrmann sogleich zum Präsidenten zu führen, dessen Aussage untersuchen und den Straffälligen entdekken zu machen.

4. In Fällen ganz besonderer Eile, besondrer, ungewohnter Beschaffenheit, Form oder Schwere der Colli, die eine Ausnahme erfordern, soll der Speditor, zu Vermeidung von Irrthum, Mißdeutung und umsichgreifenden Mißbräuchen, vom Präsidenten eine motivierte, schriftliche Bewilligung begehren, welche dieser, nach Verhalten der Sache, gewähren oder abschlagen kann. Ohne eine solche fällt jede Ausflucht als unstatthaft weg.

5. Träte aber der Fall ein, daß es an Fuhrleuten fehlte, die um vorgeschriebne Fracht sich zu laden verstehen, so werden die Speditoren sogleich der Commission, diese der Regierung davon Anzeige machen, um

die erforderlichen Maaßregeln zu ergreifen. Die nächsten Gemeinden am Paß sind in diesem Fall schuldig, ohne einigen Verzug, für Fortschaffung der Güter zu sorgen, widrigenfalls sie ihr Ladungsvorrecht verscherzen, und für Allen und jeden aus der Stokkung erwachsenden Schaden verantwortlich sind. Ist der Fall so dringend und der Verzug so bedenklich, daß diese Schritte der Regierung nicht ohne wachsenden Nachtheil fürs Ganze abgewartet werden können, so wird den Speditoren erlaubt, in der Zwischenzeit nöthige Extrafracht zu schreiben; diese wird sodann Stük vor Stük berechnet, und, nach gehobner Stokkung durch die Handels-Commission von den betreffenden Paßgemeinden reclamiert, welche solche sogleich baar zu ersezen schuldig sind, und gerichtlich dafür belangt werden können.

Anmerkung über das Kärtchen.

Da dieses Kärtchen nur von einer Augsburger General-Karte von Europa copirt ist, so kann es auf keine größre Genauigkeit als sein Original Anspruch machen. Die Verhältnisse im Großen scheinen indeß für den Zwek der Zeichnung hinlänglich entsprechend.

Erklärung der Buchstaben:

a. Die Gotthardstraße.
b. Die Bellenzer Straße über Bernhardin.
c. Die untere Clefner über Splügen.
d. Die obere Clefner über den Septimer.
e. Die noch nicht fahrbare über den Julier.
f. Die projektirte über Vareina und den Ofen.
} Bündnerstraßen.
g. Die Straße über den großen Bernhard.
h. Die Straße über den Simplon.

Errata im Kärtchen.

Zwischen Cremona und Mailand steht das Wort „Canal„ an der untern Linie, die die Land- statt an der obern, die die Wasserstraße bezeichnet, welche neben der Chaussee von der Adda gegen Mailand hinläuft, als Fortsezung jener von Verona.

Inhaltsanzeige

der Abhandlung über das Transitwesen.

Seite

Ein Wort zur Vorerinnerung . . . 307

Erster Abschnitt. Vergleichende Darstellung des Passes.

Geographische Einleitung. 310

Bestimmtere kaufmännische Vergleichung. 316

Erstes Capitel. Natürliche Anlage. . 317

Vergleichung der Kürze und Wohlfeilheit dreier Handelsstraßen für

I. Pläze des westlichen Italiens . . 318

II. Pläze des mittlern Italiens. . . 323

III. Pläze des östlichen Italiens. . . 325

Schluß der Vergleichung. 330

Zweites Capitel. Betreibungsart. . 331

Gotthardstraße. 331

Tyrolerstraße 333

Bündnerstraße 338

Zweiter Abschnitt. Staatswirthschaftliche Ansicht. 341

Dritter Abschnitt. Verbesserungsgedanken.

I. Im jezigen Zustand.

1. Straßenbau. 352

2. Fuhrwesen. 353

II. Im Allgemeinen, bei weggeräumten Hindernissen.

1. Straßenbau. 362

2. Fuhrwesen. 369

Schluß des Ganzen. 383

Beilagen A. Entwurf einer Kaufhausordnung in Chur. 385

B. Entwurf einer Frachtbestimmungsordnung. . . . 387

Drukfehler in vorstehender Abhandlung.

S. 307 = 8 v. u. l. durch statt Durch.
= 319 = 4 v. o. l. Civitavecchia.
= 322 = 10 = = l. Tand.

Seite 325. ganz oben sind bei den fünf Zeilen, so mit „Ueber“ anfangen, als den zweiten Säzen der Vergleichung, die 5 verglichenen Punkte, Zürich, Lindau, Frankfurth, Nürnberg, Regensburg, eben so hinzu zu denken, wie sie Seite 324 unten, bei den ersten Säzen stehen.

S. 326 Z. 12 v. o. l. Tarwis statt Trawis.
= 328 = 1 = = l. Laibach, Clagenfurth statt Laibach = Clagenfurth
= 328 = 14 v. u. l. 12 bis 13 statt 12 — 30.
— — = 8 v. o. l. Andern statt Andere.
= 340 = 24 = = l. anklebenden statt aufklebenden.
= 368 = 1 = = l. Fuhrmann statt Kaufmann.