

Ueber die Nothwendigkeit die Landstrassen in Bünden in bestmöglichen Stand zu stellen

Autor(en): **Salis-Marschlins, Carl Ulisses v.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der neue Sammler : ein gemeinnütziges Archiv für Bünden**

Band (Jahr): **1 (1805)**

Heft 2

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-377864>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der neue Sammler, ein gemeinnütziges Archiv für Graubünden.

Herausgegeben von der ökonomischen Gesellschaft daselbst.

I.

Ueber die Nothwendigkeit die Landstrassen in Bünden in bestmöglichten Stand zu stellen.

Von Carl Ulises v. Salis Marschlin.

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

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

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

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

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

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

Eisen müssen gewesen seyn. Diese Spuren kann man sowohl längs dem Silser-See, an sehr vielen Orten auf dem Julier-Berg, und bis gen Bivio verfolgen.“ Auch ist es sehr natürlich, daß die in ihren öffentlichen Arbeiten sehr vorsichtigen Römer, einen bequemen und leicht zu erstigenden Berg, wie der Julier, dem steilen, obgleich kurzen Septimer, werden vorgezogen haben. Von Bivio gieng die Strasse durch das Oberhalbstein, in welchem man auch noch Ueberbleibsel derselben entdeckt haben will, auf Chur; ob über Varpan oder durch das Albulatobel hinaus, ist unbekannt.

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

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

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

138.

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

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

Ein andrer Weg von Bregenz auf Chur:

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

135.

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

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

Es ist mit Grund zu vermuthen, daß August auch diese zwei Strassen hat eröffnen lassen, und daß sie von seinen Nachfolgern sind unterhalten worden. Eine dritte Strasse, die ohne Zweifel zu seiner Zeit ist gemacht worden, gieng aller Vermuthung nach, aus dem Tirol durch das Unterengadin ins Oberengadin, und vereinigte sich mit der Hauptstrasse bei Silvaplana. Man hat in den Geschichtschreibern keine Anzeige von dieser Strasse, aber eine Inschrift, die nicht vor langer Zeit an der Töll unweit Meran ist gefunden worden, und die uns Herr Roschmann in seiner schätzbaren Geschichte des Tirols (Theil 1

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

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

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

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

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

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

*) Eine rühmliche Erwähnung verdient auch die Gemeinde Bergün, welche am Ende des 17ten Jahrhunderts einen Weg durch den Felsen auf dem rechten Ufer der Albula sprengen ließ, da vorher die Strasse sehr mühsam über den hohen Felsen am linken Ufer gieng. Ao. 1696 wurde ein Akord mit fremden Meistern geschlossen, und ihnen jene Arbeit gegen Bezahlung von ungef. 4000 fl. übertragen; wobei die Tagwerke die von den Gemeindefleuten mit graben zc. geleistet wurden, nicht gerechnet sind. Im letzten Krieg belustigten sich die Franzosen damit, ganze Stücke von der Mauer, die den Weg einfaßt, in den Abgrund hinunter zu stürzen, jetzt aber hat die Gemeinde alles ausbessern lassen, und dadurch mancher andern ein beschämendes Beispiel gegeben.

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

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

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

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

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

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

Zu unserer nicht geringen Verwunderung aber müssen wir vernehmen, daß mehrere Partikulare unseres Standes, ja sogar etliche ganze Ehrf. Gemeinden, ein öffentliches Mißvergnügen über diese Strassenverbesserung bezeugen, und solche eingestellet zu sehen wünschten.

Ob wir nun schon keinen Auftrag von letztem löbl. Bundstag hierinn haben, auch nicht befugt sind, in desselben Verordnung einige Abänderung zu machen; so können wir indessen nicht unterlassen Euch u. L. B. Genossen die Anzeige zu geben, daß die Verbesserung der Landstrasse, von sehr grossem Nutzen für unser geliebtes Vaterland und daher ein billiges Augenmerk darauf zu richten seye.

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

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

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

Wie erwünscht wäre es übrigens daß dieser Strassenbau baldigst zu Stande kommen möchte, denn eine Vermehrung unserer Zölle, eine sichere Rendita aus den Weggeldern, eine Vermehrung unseres Passes, und die Hoffnung, durch die unmittelbare Zufuhr des Kornes auf die Malanser und Churer Märkte, den Preis des Brodes fallen zu sehen; — dieses alles würden die gesegneten Folgen davon seyn.

Wir hoffen demnach daß diese einleuchtenden Betrachtungen, alles Mißvergnügen aus denen Gemüthern aller unserer G. L. B. G. verbannten werden. Indessen wird, wie wir hoffen, ein ziemliches Stük Weges durch die Maiensfelder Au, bis auf nächst bevorstehenden löbl. Bundstag in erwünschten Stand gestellt werden.

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

Auch kann alsdann auf E. der E. K. u. Gemeinden Bezeichnung hin schon vorläufig ein Projekt über die Erhebung eines Weggeldes entworfen werden 16. 16.

Geben den 7/18. Mai 1782.

2.

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

Ich will zum voraus annehmen, daß die Zeiten vorbei seyen, während welcher Egoismus die Vaterlandsliebe unterdrückte, und man, auch die gemeinnützigsten Vorschläge und Anstalten, lieber mit allen Kräften vereiteln half, als sie einer einzelnen Gegend zu gönnen. Ich will glauben, daß nun jedermann einsieht, daß der Flor eines Theils des Landes dem Ganzen nützlich ist, und daß kleinlicher Privatvortheil immer dem allgemeinen Besten weichen muß. Alle Theile des Landes können unmöglich an Hauptstrassen liegen, und die Vorthelle eines lebhaften Passes unmittelbar genießen, aber mittelbar breitet sich der Einfluß einer stark besuchten Landstrasse über das ganze Land aus, und die Bewohner der höchsten unbefuchtesten Thäler fühlen den Nutzen des stärkern Geldumlaufs und der erleichterten Absezzung ihres Ueberflusses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.

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

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

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

Gesetzt aber, daß die Erbauung dieser Strassen, drei bis viermal hundert tausend Gulden und mehr kosten würde, so muß man sich durch die Größe dieser Summe nicht abschrecken lassen. Scheint dieser Aufwand groß, so ist der Vortheil der daraus dem Lande erwächst, noch viel größer, und so mannigfaltig, daß die ganze Summe bald wieder eingebracht ist. Man beherzige erstlich folgende Vergleichen.

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

Von 1781 bis 1790 giengen durch Chur 167,215

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

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

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

Woher aber soll man in einem sonst armen, und von einem grausamen Kriege ausgesogenen Lande die Mittel nehmen, ein so kostbares Werk auszuführen? wird man mich fragen. Ich schlage zwei Wege vor, einen kürzern und einen längern. Will man bald zu dem Genuße dieser wirklich grossen Vortheile kommen, welche die natürlichen Folgen gebahnter Strassen über unsre Gebirge seyn müssen, so verschaffe man sich eine beträchtliche Summe Geldes durch Anleihen. Nicht nur ansehnliche Handelshäuser, sondern ganze Städte in unserer Nachbarschaft, würden diese Erbauung sehr gern wünschen, um unserer Regierung die Erhandlung dieser Anleihen zu erleichtern, und sind dieselben auf die Einkünfte des Landes hypothekirt, so werden sie auch wegen der Sicherheit ihres Kapitals nicht zweifeln. Daß es von der größten Wichtigkeit für unsern Waß ist, sobald als möglich alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die seinem Flor entgegen stehen, wird jeder

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

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

Man hat schon hin und wieder über diesen Zoll Klagen erhoben. Einige thaten es aus Interesse, andere um sich bei dem Theil des Volks beliebt zu machen, der über diesen Zoll unzufrieden ist. Ich will indessen glauben, daß die mehrern nur aus Uebereilung und gutmeinend, den Wunsch geäußert haben, denselben aufzuheben. Gewiß dachten sie zu wenig über diese Sache nach, sonst würden sie nach einiger Ueberlegung aus Liebe fürs Vaterland den Gedanken, ihm diese unentbehrliche Hülfesquelle zu entziehen, weit von sich entfernt haben. Eifern sie deswegen, um dem Landsmann die Anschaffung aller derjenigen Bedürfnisse, die ihm unentbehrlich sind, so sehr als möglich zu erleichtern, wie des Kornes, des Salzes, u. s. w., wünschen sie, demselben alle Wege zu öffnen, durch welche er seines Ueberflusses sich entledigen, und das nothwendige sich verschaffen könne, so handeln sie recht, schaffen, und können diesen Zweck auf keine bessere Art er-

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

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

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

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

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

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