

Signatur	CH-BAR#B0#1000-1483#3173-04#1, fol. 161–167v [PDF 31-44]
Transkription	Hans-Ulrich Schiedt
Datum Transkription	1.9.2017
Kontrolle	Norbert Furrer
Datum Kontrolle	28.11.2017

[fol. 161]

N° 849.

Waldstetten sur entretien des Routes

Gutachten über die Unterhaltung der Straßen

3. Division

N° 609.

Zug den 11.ten Oktober 1800.

Die Verwaltungskammer des Kantons Waldstädten,
an den Bürger Kriegsminister.

Bürger Minister!

Ihr Cirkulare vom 20.^{ten} Herbstmonat enthält eine Aufgabe, die in jeder Rücksicht eben so wichtig als schwer zu beantworten ist. Sie fo[r]dern ein Gutachten über die Unterhaltung der Wege, wobey sowohl die Gemeinden, die dadurch zu sehr belastet sind, erleichtert als auch eine größere Gleichheit in diesen Zweig der öffentlichen Verwaltung gebracht werden sollte.

Um diesen doppelten Endzweck zu erreichen, wird es erforderlich seyn, vorerst die verschiedenen Ursachen, wegen welchen einige Gemeinden zum Straßenbau verpflichtet, andere aber ganz davon freygelassen sind, genau zu untersuchen; diese ungleichen Verhältnisse nach einem allgemeinen

[fol. 161v]

Maßstab von Gerechtigkeit also untereinander auszugleichen, daß darauf die Grundlage eines solchen Systems hingebaut werden kann, nach welchem alle Theile der Republik so viel möglich einen gleichen Beytrag zu leisten, und gleiche Vortheile daraus zu beziehen haben.

Es sind Gemeinden, welche bis dahin entweder vermöge eines alten Herkommens oder ausdrücklicher Akorde zum Unterhalt einer bestimmten Streke Weges verpflichtet waren; und andere die davon gänzlich befreyt blieben. Wenn man also die ganze Maße des Straßenbaues auch nur in so weit als ein wohlberechnetes Zollsystem nicht hinreichen sollte, nach dem billigsten Maßstab auf alle Gemeinden abtheilen wollte, so geschähe es, daß einige Gemeinden nur zu demjenigen verpflichtet würden, wozu sie es ohnehin gewesen sind; und daß hingegen andere, die sich förmlich von diesen Pflichten losgekauft haben, zu dern Erfüllung wieder angehalten würden, Die Gemeinden, welche bisher den Unterhalt einer gewissen Streke Weges vermöge einer ausdrücklichen mit Gemeinden oder Partikularen, oder aber mit dem Staate selbst getroffenen Uebereinkunft zu bestreiten hatten, und von welchen

[fol. 162]

es nicht erwiesen ist, daß der Staat die ihnen dafür zugesicherten oder abgetretenen Nuznießungen an sich gebracht habe, können nach unserm Befinden nicht nur nicht von dem fortdauernden Unterhalt dieser Streke freygesprochen werden, sondern müssen über dieß im nemlichen Verhältnisse noch die gleichen Verpflichtungen übernehmen, welche den übrigen bis izt noch zu nichts verbundenen Gemeinden aufzubürden sind. Hingegen wären diejenigen, welche entweder Zölle oder Kapitalien oder andere Nutznießungen, woraus die Straßen in ihrem Bezirke ehemals unterhalten wurden, an den Staat verabfolget haben, vorerst also mit den übrigen ins Verhältniß zu setzen, daß ihnen der Staat für die abgetretenen Nuznießungen eine verhältnißmäßige Entschädigung reichen, oder aber dieselben nur in so weit zum Straßenbau anhalten sollte, als alle übrigen Gemeinden, nachdem sie eben soviel zu diesem Endzwecke dem gemeinen Wesen gesteuert hätten, hiezu beytragen müsten. Gemeinden aber, welche entweder nur vermöge eines alten Herkommens, wovon man keinen authentischen Grund anzugeben weiß, oder in Folge obrigkeitlicher Verordnungen und Geseze der ehemaligen Landsgemeinden und Regierungen zum

[fol. 162v]

Straßenbau verpflichtet, oder aber auf gleiche Weise oder mittelst obrigkeitlicher Vergünstigungen, denen nur ein guter Wille zum Grunde liegt, davon befreyt waren, müsten uns ohne auf irgend eine Kompensazion der bisherigen Pflicht oder Uebung Rücksicht zu nehmen genau nach dem allgemein einzuführenden System behandelt werden. Was unsern Kanton ins besondere betrifft, so scheint nach den oben aufgestellten Grundlagen die Gerechtigkeit für den größten Theil deßelben eine Entschädigung oder die Rückgabe eines angemessenen Theils der an den Staat abgetretenen Nutznießungen zu erheischen. Die ehemaligen Regierungen bezogen Zölle und Weggelder, und verwalteten Güter und Kapitalien, die nun ohne Vorbehalt an die Nation übergeben worden sind, und womit dieselben den ganzen Straßenbau bestritten.

Erst alsdann, wenn die ordentlichen Einkünfte eine außerordentliche Ausbeßerung der Straßen nicht bestehen konnten, wurden die Gemeinden angehalten, dem gemeinen Wesen durch besonders dekretirte Dienstleistungen aufzuhelfen.

Wir haben Ursache zu vermuthen, daß aus ihnen weit aus der größere Theil die ganze Last des Straßenbaues in ihren Bezirken übernehmen und unter der Oberaufsicht der Regierung tragen würde, wenn sie einen billigen Antheil des abgegebenen Fonds zurückerhalten könnten.

[fol. 163]

Außer diesen allgemeinen und besondern Betrachtungen scheint noch die Frage in Anschlag zu kommen, ob das einzuführende Straßensystem gleich auch den dermaligen Zustand der Wege betreffen, oder nur erst alsdann zur Ausführung gebracht werden soll, wenn vermittelt einer außerordentlichen Maßnahme die öffentlichen Wege und Straßen bis auf einen gleichen Grad wieder hergestellt sind? An einigen Orten sind die Straßen noch ziemlich gut, an andern vollkommen ruiniert und wieder an andern ganz neue Streken anzulegen. Wenn also die Gemeinden angewiesen würden, aus sich eine bestimmte Streke Weges in guten Stand zu stellen und zu erhalten, so würden die einen zu außerordentlichen Ausgaben und Anstrengungen hingerißen werden, während dem ihre Nachbarn so zu sagen zuschauen könnten. Viele glauben hierin eine Ungleichheit zu finden, die in jeder Rücksicht schädlich und den reinen Grundsätzen gleicher Pflichten und Rechte entgegen wäre.

Nach allen diesen Erwägungen würden wir zu folgendem Vorschlag stimmen.

1. Der Staat besorgt unter seiner unmittelbaren Aufsicht und Leitung den Bau aller derjenigen Straßen, welche nicht bloß von einem Dorfe zum andern, oder in einer Gemeinde selbst die Kommunikation machen.

[fol. 163v]

2. Es werden zu dem Ende Weggelder bezogen, der[e]n Betrag ausdrücklich nur zum Straßenbaue bestimmt ist.

3. Diejenigen Gemeinden, welche gemäß eingegangener Traktaten sich zum Unterhalt einer ausgezeichneten oder benannten Streke Weges verpflichtet haben, so wie auch Partikularen und Güter, auf welchen diese Verpflichtung rechtlich haftete, sind auch ferner gehalten, diesen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

4. Jedoch macht sich der Staat gegen dieselben anheischig, diese Verpflichtung gegen eine verhältnißmäßige Schadloßhaltung, die bestimmt werden wird, zu übernehmen.

5. Weder die Gemeinden, auf welchen die im § 3 beschriebene Verpflichtung haftet, noch auch diejenigen, die sich nach § 4 davon loskaufen, sind von der allgemein einzuführenden Straßenverordnung befreit.

6. Der Staat wird denjenigen Gemeinden und Partikularen, von welchen er Fonds und Einkünfte an sich zog, auf der[e]n Genuß der Unterhalt einer bestimmten Streke Weges lastete, nach einem billigen Verhältniß entschädigen, wofern die Beschwerde den Nutzen nicht übersteigt oder aufwiegt.

7. Dagegen aber sind diese Gemeinden und Güter sowohl

[fol. 164]

als diejenigen, welchen keine Entschädigung gebührt keineswegs von den allgemeinen Verfügungen ausgenommen, die in Betref des Unterhalts der Wege und Straßen gemacht werden.

8. Die Gemeinden sind verpflichtet, auf die im Namen der Regierung an sie geschehene Einladung die geforderte Anzahl von Arbeitern, Fuhren und Werkzeug zum Unterhalt und zu den erforderlichen Ausbeßerungen der Straßen abzugeben.

9. Der Staat bezahlt an die Gemeinden für jede in Folge einer solchen Einladung vollzogene Dienstleistung täglich eine Entschädigung, wie folgt:

1. für jeden im Umfang der Gemeinde in Aktivität gesetzten Mann den Werth von fünf Pfunden Weißbrod;
2. für jeden solchen außer dem Umfange seiner Gemeinde den Werth von sieben und einem halben Pfund;
3. für jedes Zugpferd in jedem Fall das Doppelte eines Arbeiters.
4. für jedes Rindvieh in jedem Falle die Taxe für einen Arbeiter.
5. Für jeden Zugstier aber in jedem Fall die anderthalbe Taxe eines Arbeiters.
6. für Wagen, Geschirr und Werkzeug nichts.

10. Die Gemeinden sind ferner gehalten, dem Staat

[fol. 164v]

den freyen Mitgenuß der auf den Gemeindgütern befindlichen Straßenbaumaterialien gegen Einkauf oder Entschädigung zu laßen, ihm den Durchzug der Fuhren überall unentgeltlich zu gestatten, und auch in Fällen, wo keine Nazionalforsten näher sind, das benöthigte Holz aus ihren Waldungen abzugeben.

11. Jede Gemeinde und jeder Partikular ist verpflichtet, an den Staat gegen volle Entschädigung das erforderliche Terrain abzutreten, um wenn es begehrt wird, der Straße eine bequemere Richtung zu geben, sie zu erweitern, oder neue Streken und Straßen anzulegen.

12. Zu dem Ende soll das benöthigte Land, wenn die kontrahierenden Theile nicht gütlich übereinkommen können, durch unparteyische Schätzer eidlich gewürdiget werden.

Es scheint uns, Bürger Minister, daß wir durch den obigen allgemeinen Vorschlag, die wichtige Aufgabe des § 1 Ihres Schreibens einigermaßen gelöst haben. Sie ist in jeder Betrachtung durch die so sehr von einander abweichenden Verhältnisse des gegenwärtigen Zustandes der Straßen zu dem künftigen Unterhalt derselben, des Verhältnißes der Gemeinden zur Straße und zum Staat, und der verschiedenen Gattungen von Straßen zum allgemeinen

[fol. 165]

oder besondern Vortheil so delikat zu beantworten, daß sich unsern Einsichten kein zweckmäßigeres Auskunftsmittel darstellt.

Bestimmte Fuhrenvertheilungen und die Festsetzung gewisser Klaffer Weges für jede Gemeinde, scheint uns weder in Rücksicht der leistenden oder zu belastenden Theile billig, noch in Ansehung des Straßenbaues selbst vortheilhaft zu seyn. Denn wenn man die Fuhren auf die Gemeinden abtheilen wollte, so müste die einer jeden zukommende Anzahl derselben entweder nach der Menge der in der Gemeinde wohnenden Bürger oder der gewöhnlich darin vorfindlichen

Pferde, oder aber nach der Menge der Klafter der durch die Gemeinde lauffenden Straße festgesetzt werden. Wollte man nur die an dem Wege gelegenen Ortschaften zu den Fuhren anhalten, so müsten diese wegen ihrer Lage für die andern arbeiten; nähme man aber auch die von der Straße abgelegenen dazu, so würden sie eine viel beträchtlichere Auslage als diese zu bestehen haben; der[e]n Werth mit ihrem Nutzen in kein Verhältniß gebracht werden könnte; und daher glauben wir, daß es unmöglich seye, in den Modus einer solchen Abtheilung ein nur annähernd gleiches Verhältniß zu bringen. Eben so schwer würde es halten, das Fuhrwerk nach der Anzahl der Pferde oder Einwohner [fol. 165v]

zu bestimmen, weil diese zu- und abnimmt, und es uns unbillig scheint, von jemand Fuhren zu verlangen, bloß weil er dergleichen hat. Wenn dann hiebey auch noch das Verhältniß der Entfernung in Aufschlag gebracht werden müste, so wäre es um so viel schwerer, einen gerechten Ausweg zu finden. Ganz anders würde es sich verhalten, wenn der Staat die benötigten Fuhrleistungen vollständig entschädigen könnte. Alsdann würde weder dem Partikular noch einer Gemeinde eine Last zufallen, wegen welcher er einigen Schaden oder sich zu beklagen Ursache hätte. Aber da sich derselbe im Fall befindet, von den Gemeinden und Partikularen Beiträge zu fodern, so scheint es eine Pflicht zu erheischen, daß er sie so austheile, daß man überall so viel möglich gleich viel zu tragen hat.

Uebrigens würde eine solche Austheilung oder Zerstückelung der Straßen dem Straßenbau selbst wesentlich nachtheilig seyn. Die Befehle der Regierung verlören ihre Kraft; jede Gemeinde würde auf die andere sehen, jede die Schuld der Vernachlässigung auf das Beyspiel einer andern schieben; und man kann als Gewißheit annehmen, daß man an der Straße selbst der Länge nach den Anfang und Ausgang jeder Gemeinde, wo sie durchgeht, bemerken würde. Auch würde es auf diese Weise schwer seyn, die Straßen durch Zusammenhang solid zu [fol. 166]

erhalten oder herzustellen.

Nach diesen Voraussetzungen kann, um auf Ihre zwote Frage zu antworten, keine Verschiedenheit in dem Modus für die Unterhaltung der Hauptstraßen und der Verbindungs- oder Nebenwege statt finden. Es müsten aber die Straßen und Wege, die der Staat nach seinem allgemeinen System erhalten soll, genau von denjenigen ausgeschieden werden, die von den Gemeinden noch nebenbey ohne Zuzug des Staats unterhalten werden müsten. Es ist auch wirklich sehr schwer die verschiedene Rangordnung der Straßen zu bestimmen und jede Streke gehörig zu clasifizieren, wenn in Ansehung des Unterhalts auf irgend eine Verschiedenheit der Straßen gehalten werden soll. Denn manche Straße, die eben nicht am meisten durch den Kommerz oder durch Reise- und Postkutschen mitgenommen wird, und folgich auch nicht in die erste Klasse hingehört, kann wegen ihrer Lage beträchtlichere Auslagen fodern, als eine Straße der ersten Klasse. Würden nun die angränzenden Gemeinden zum Unterhalt eines Weges vom zweyten oder dritten Rang ein größeres als für eine der ersten Klasse beytragen müßen, so würden sie dadurch doppelt beschwert, besonders, wenn in der nemlichen Gegend mehrere Straßen

[fol. 166v]

von ungleicher Rangordnung wären.

Wenn aber in Folge der Genehmigung eines andern Vorschlags, als deßen, den wir Ihnen oben gemacht haben, eine Klafifikation der Wege statt haben könnte, so wüßten wir keine bessere Eintheilung zum Vorschein zu bringen, als die ist, welche Sie in Ihrem Erlaße aufgestellt haben. Die beyliegende Tabelle enthält die auf diesen Fall von Ihnen begehrte Bezeichnung der Straßen der drey ersten Klassen unsers Kantons.

Das System eines Weggeldes haben wir bereits oben adoptiert. Wir finden es nicht nur zweckmäßig und zulässig, sondern sogar unentbehrlich. Wenn die Zölle an die Grenzen der Republik hinaus verwiesen werden, so können die Weggelder im Innern des Staats um so mehr erhöht werden, ohne daß sie deswegen viel beschwerlicher fallen, als sie es bisher gewesen sind. Was ihr Umfang betrifft, so glauben wir, daß sie sich nicht bloß auf Handlungsartikel, sondern auch auf Luxussachen ausdehnen dürfen. Ein Reisender, welcher fährt oder zu Pferde geht, bezahlt gern eine Taxe, wenn er gute Straßen findet. Wir würden aber nur auf den Straßen der ersten und zwoten Klasse Weggelder einführen, und was den Luxus betrifft, die Sache also einrichten, daß man zwar nicht so oft wie für [fol. 167]

Handlungsartikel, aber alsdann um so viel mehr Weggeld bezahlen müste, damit die Reisenden nicht zu sehr gehindert würden.

Nun bleibt noch die 4.^{te} Aufgabe zur Beantwortung übrig: die Mittel zu Herbeyschaffung der Kosten ausfindig zu machen. Der helvetische Staat, besonders wie er izt ist, kann sehr wenige Quellen zu Bestreitung seiner ordentlichen Ausgaben aufweisen. Die beste wäre, daß man vorher die Einnahme wohl berechnen und sich dann in Ansehung der Ausgabe darnach beschränken möchte.

In Betref des Straßenbaues finden wir die erste Quelle zum Unterhalt, in einem wohl berechneten Plan der Zölle, Mauth und Weggelder; die zwote aber im System, daß die Gemeinden in einem ziemlich niedrigen Preise arbeiten müßen.

Was nun hier noch in Anschlag zu bringen sey, darüber sind wir wirklich in Verlegenheit, und wir getrauen uns nicht, Ihnen dießfalls Vorschläge zu thun. Vielleicht würde es in dieser Hinsicht von einigem Nutzen seyn, wenn man die zu öffentlichen Arbeiten verurtheilten Verbrecher hiezu gebrauchen und zu diesem Ende eine zweckmäßigere Einrichtung mit denselben vornehmen könnte. In Fällen, wo eine ganz ruinierte Straße wieder herzustellen oder eine neue anzulegen wäre, würde man genöthiget seyn, die zunächst gelegenen

[fol. 167v]

Gegenden durch Requisitionärs aus entfernten Kantonen zu unterstützen: immer aber müste zum ordentlichen Bau ein fest gesetztes Regulatif nach welchem die Dienstleistungen der Reihe nach geschehen sollten, den Gemeinden sowohl als den Autoritäten zur Weisung dienen.

Endlich werden wir uns bemühen, Abschriften von denjenigen Privilegien, wodurch gewisse Gemeinden vom Unterhalte der Straßen befreyt seyn wollen, einzusammeln, um sie Ihnen zum Entscheide und zur Einsicht vorzulegen.

Republikanischer Gruß und Achtung!

Der Vizepräsident

Anton Ulrich

Der Oberschreiber

[...]