

dasselbe praktische Wirksamkeit erst dann erlangen, wenn die Bestimmung der Brücke zum Gemeingebrauche aufgehoben wird. Sonach kann selbstverständlich der Kanton nicht verpflichtet werden, um die Brücke ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr zu erhalten, das Eigenthum an derselben entgeltlich, im Wege der Expropriation, zu erwerben.

5. Dagegen erscheint auch das Begehren des Kantons, daß das Domkapitel für von ihm versäumte Hauptreparaturen der Brücke haftbar zu erklären sei, als unbegründet. Denn insofern wirklich die Klagepartei den Unterhalt der Brücke nicht gehörig besorgt haben sollte, war es Sache des Kantons, dieselbe hiezu anzuhalten, wozu ihm durch die Bestimmung des Art. 2 des Vertrages vom 18. Oktober 1850, wonach er in diesem Falle zu Zurückhaltung der Zollentschädigungen befugt war, das Mittel in die Hand gegeben war. Da der Kanton dies nicht gethan, sondern die fraglichen Entschädigungsbeträge stetsfort unverkürzt ausbezahlt hat, so kann ihm das Recht nicht zugestanden werden, nachträglich diesbezügliche Rügen anzubringen und Ansprüche geltend zu machen. Vielmehr muß in der unverkürzten Auszahlung der Zollentschädigungen durch den Kanton die Anerkennung gehöriger Erfüllung der Unterhaltungspflicht erblickt werden. Es ist sonach der Kanton einfach bei seiner Erklärung zu beharren, daß er für die Zukunft die Unterhaltung der Brücke übernehmen und auch der Klagepartei die von ihr in den Jahren 1875 und 1876 gemachten diesbezüglichen Ausgaben bezahlen wolle und zwar ist in letzterer Beziehung, da die hierüber von der Klagepartei gemachten Angaben vom Beklagten nicht bemängelt worden sind, der Kanton zu Bezahlung des Betrages von 467 Fr. 89 Cts. zu verpflichten.

6. Demnach bleibt einzig noch die zwischen den Parteien bestrittene Frage zu entscheiden, inwieweit die bisher vom Domkapitel unterhaltenen Wuhrungen als zur Brücke gehörig zu betrachten und gleich wie die Brücke vom Kanton zur Unterhaltung zu übernehmen seien. In dieser Richtung nun kann dem Kanton offenbar bloß zugemuthet werden, die Unterhaltung derjenigen Wuhrungen zu übernehmen, welche, nach dem Ergebnisse der Expertise, zum Schutze der Brücke nothwendig sind und welche vom

Domkapitel in seiner Eigenschaft als bisher brückenbaupflichtiges Subjekt unterhalten wurden. Dagegen kann der Kanton in keiner Weise verpflichtet werden, die Unterhaltung der übrigen bisher vom Domkapitel unterhaltenen Wuhrungeu zu übernehmen; über die Wuhrpflicht in Betreff dieser Wuhrungeu ist, sofern dieselbe zwischen den Betheiligten bestritten sein sollte, jedenfalls nicht im gegenwärtigen Verfahren zu entscheiden.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

1. Die Klage ist abgewiesen; ebenso wird das widerklagsweise gestellte Begehren des beklagten Fiskus, daß die Uebernahme der Oberzollbrücke durch den Staat erst nach Ausführung der nothwendigen Hauptreparaturen durch die Klagepartei zu erfolgen habe, abgewiesen.

2. Der Beklagte wird bei seiner Erklärung den Unterhalt der Oberzollbrücke über die Landquart und der dazu gehörigen Wuhrungeu für die Zukunft übernehmen und der Klagepartei die von derselben in den Jahren 1875 und 1876 verausgabten Unterhaltungskosten im anerkannten Betrage von 467 Fr. 89 Cts. ersetzen zu wollen, behaftet und zwar in der Meinung, daß vom Beklagten die Unterhaltungspflicht für die Wuhrungeu in einer Ausdehnung von 40 Meter flußaufwärts und von 15 Meter flußabwärts zu übernehmen ist.

---

113. Urtheil vom 8. Oktober 1881 in Sachen  
Stadtgemeinde Chur gegen Graubünden.

A. Am 11. Februar 1726 erkaufte die Stadt Chur vom Bischof Ulrich von Chur den von Alters her bestehenden Zoll an der Plessur sammt der Brücke über diesen Fluß vor dem Oberthore in Chur und den dazu gehörigen Wuhren u. s. w. um den Preis von 12,000 Gulden. Als dann im Jahre 1818 vom Kanton Graubünden der Bau der sogenannten untern Kommerzialstraße von Chur über den Bernhardin nach Bellenz

mit Abzweigung vom Dorfe Splügen über den Berg gleichen Namens an die italienische Grenze unternommen wurde, kam zwischen dem Kanton und der Stadt Chur am 11. Juli 1818 eine Konvention „über den Antheil, welchen letztere (d. h. die Stadt Chur) an der Erbauung der Bernhardinerstraße zu nehmen hat“ zu Stande. Durch diesen Vertrag verpflichtete sich die Stadt Chur zu gewissen Beiträgen an den Bau und Unterhalt dieser Straße, insbesondere zu einem Beitrage in Geld sowie zu unentgeltlicher Abtretung der für den neuen Straßenbau erforderlichen Theile ihrer Allmenden und der bisherigen Straße; speziell wurde bestimmt: Art. 10 des Vertrages: „Zu der künftigen Unterhaltung der Straße, welche die Regierung von der Churer Grenze gegen Gms bis an das südöstliche Eck des Hauses zum Steinbock zu bauen und zu erhalten übernehmen wird, verbindet sich auch löbl. Stadt, wie die Portensgemeinden jede jeweilig vorhandene Pferd- oder Ochsen-Mähne von Bürgern und Beisäßen einen Tag des Jahres Materialien zum Ueberfüllen der Straße von den durch die Straßeninspektion zu bezeichnenden Orten herführen und in denjenigen Distanzen an der Straße ablehren zu lassen, welche dieselbe ihnen anweisen wird,“ u. s. w. Im Fernern wurde betreffend die Oberthorbrücke, welche den auf dem rechten Ufer der Plestur gelegenen Haupttheil der Stadt Chur mit der untern Kommerzialsstraße verbindet und welche auf dem linken Ufer der Plestur unmittelbar vor dem Hause zum Steinbock ausmündet, sowie betreffend die daheringe Zollgerechtigkeit der Stadt, in Art. 11 des genannten Vertrages Folgendes bestimmt: „Da der Zoll am obern Thore ein durch löbl. Stadt erkauftes Eigenthum ist, welches zum Theil zur Unterhaltung der obern Straße nach Malix und zum Theil zu der Unterhaltung der Brücke am obern Thor und der dazu gehörenden Wuhren bestimmt ist, so verbleibt löbl. Stadt in dessen Besiz, verpflichtet sich aber, die Brücke der Gestalt neu zu erbauen, daß sie schwere Lastwagen tragen kann, und die anliegende Wuhrung ebenfalls in völlig sichern Stand zu stellen.“ Als sodann im Jahre 1835 vom Kanton auch der Bau der sogenannten obern Kommerzialsstraße von Chur über den Julier- und Maloja-Paß nach

Chiavenna unternommen wurde, kam zwischen dem Kanton und der Stadt Chur am 20. Juni 1835 wiederum ein Vertrag über die Leistungen der Stadt Chur für Bau und Unterhalt dieser Straße zu Stande; aus diesem Vertrage ist herauszuheben: Art. 12: „Da durch die Abkommniß von 1818 zwischen dem Kanton und der Stadt Chur sich diese zur Erbauung der für Lastwagen zu befahrenden Oberthorbrücke verpflichtet hat und solche auch ferner zu unterhalten schuldig ist, so wird ihr der Bezug des tarifmäßigen Brückenzolles auch ferner zugesichert, so lange keine allgemeine Revision der im Kanton bestehenden und auf dem Transit lastenden Gefälle dieser Art vorgenommen wird. Sollte von Seite des Kantons dieser Brückenzoll bei einer solchen Revision einer Ermäßigung unterworfen werden wollen, so sollen die dagegen von der Stadt erhobenen Einwendungen in dem Sinne vorbehalten bleiben, daß durch die gegenwärtige Konvention dem einen oder andern Theil weder ein Recht gegeben noch genommen sein soll. Sollte aber durch die neue Richtung der obern Straße bei Chur der Transit von der Oberthorbrücke dermaßen abgeleitet werden, daß erweislich nicht so viel Waaren und andere verzollbare Gegenstände als bisher über dieselbe geführt werden und deswegen der Brückenzoll vermindert würde, so kann die Stadt für die diesfällige Einbuße eine billige Entschädigung vom Kanton ansprechen, welche, insofern man sich nicht sonst darüber einverstehen könnte, durch ein verfassungsmäßiges Schiedsgericht ausgemittelt und bestimmt werden soll.“ Im Fernern ist zu bemerken, daß nach dem Baue der obern Kommerzialstraße die Unterhaltung der Straßenstrecke Chur-Malix, welche bisher der Stadt Chur als eine mit dem Zollbezuge bei der Oberthorbrücke verbundene Last obgelegen hatte, vorbehaltlich der speziellen im Vertrage vom 20. Juni 1835 stipulirten Leistungen der Stadt, auf den Kanton überging, da diese Straßenstrecke einen integrirenden Bestandtheil der neuen Kunststraße von Chur über Julier und Maloja nach Chiavenna bildet.

B. Bei dem im Jahr 1785 begonnenen Baue der sogenannten deutschen Kommerzialstraße von Chur nach der Lichtenstei-

nischen Grenze hatte die Stadt Chur den auf ihrem Gebiete gelegenen Theil dieser Straße, vom untern Thor in Chur bis zur Grenze der Gemeinde Trimmis bei Halbmyl auf eigene Kosten erstellt, wofür sie auf derselben ein Weggeld erhob. Nachdem dann nach der Erbauung der untern Kommerzialstraße im Jahre 1818 der bisher die Stadt Chur gegen Norden umgebende Graben zugeschüttet worden war, wurde die Straße vom untern Thor bis zum obern Thor bezw. bis zur Oberthorbrücke dadurch weiter geführt, daß auf dem Terrain des ehemaligen Stadtgrabens die sogenannte Grabenstraße angelegt und mithin die deutsche Kommerzialstraße in dieser Weise, statt wie früher durch die durch das Innere der Stadt führenden Straßen, mit der Oberthorbrücke und den dort einmündenden Straßen verbunden wurde. Auch diese Arbeit wurde durch die Stadt Chur ausgeführt.

C. Nachdem in Folge der Bundesverfassung von 1848 die Eidgenossenschaft die bündnerischen Zölle vermittelt einer dem Kanton zu entrichtenden jährlichen Entschädigung von 200,000 Franken, durch Vertrag vom 9. August 1849 abgelöst hatte, wurden zwischen dem Kanton Graubünden und der Stadt Chur Unterhandlungen über die der letztern für Wegfall ihrer Weg- und Brückengelder und Kaufhausgebühren zu entrichtende Entschädigung gepflogen. Die Stadt Chur bezifferte ihre jährliche Entschädigungsforderung für den Oberthor-Brückenzoll, das Weggeld und das Kaufhausgeld auf 6207 fl., wobei sie den Oberthor-Brückenzoll auf 3813 fl. 28 kr., das Weggeld auf 923 fl. 42 kr. und das Kaufhausgeld auf 1469 fl. 50 kr. veranschlagte. Durch Vertrag über die der Stadt „für die ihr zugestandenen Gefälle, als Weggeld, Kaufhausgebühren und den Zoll beim obern Thor“ zu leistende Entschädigung vom 20. September 1852 wurde die jährliche Entschädigung für die erwähnten Gefälle definitiv auf 6000 fl. (10,200 Fr.) festgesetzt, wobei die Reduktion gegenüber der Forderung der Stadt ausschließlich auf den Oberthorbrückenzoll entfiel. Im Weiteren bestimmt der erwähnte Vertrag vom 20. September 1852 Art. 2: „Die Vergütung wird so lange geleistet, als dem Kanton seitens der Eidgenossenschaft die durch den Vertrag vom 9. Au-

„guß 1849 zugesicherte Entschädigung zufließt und als die Stadt  
 „Chur die mit dem Bezuge des Weg- und Brückengeldes ver-  
 „bunden gewesene Straßen- und Brückenunterhaltungspflicht er-  
 „füllt und das dortige Kaufhaus für die Abladung von Waa-  
 „ren disponibel und hiezu brauchbar ist. Sobald diesen Verpflich-  
 „tungen nicht mehr nachgekommen würde, bleibt dem Kanton  
 „vorbehalten, die Vergütungen einzustellen oder die angemessenen  
 „Abzüge zu machen. Uebrigens wird als sich von selbst ver-  
 „stehend angenommen, daß der Kanton vorkommenden Falles  
 „sowohl in seinem eigenen als im Interesse der von ihm ver-  
 „tretenen mitbetheiligten Korporationen und Privaten kein ge-  
 „seßlich zulässiges Mittel unterlassen wird, um den Vertrag  
 „mit der Eidgenossenschaft aufrecht und dieselbe zu dessen Er-  
 „füllung anzuhalten und daherige Nachtheile für das Staats-  
 „ärar und die Interessen der hierseitigen mitbetheiligten abzu-  
 „wenden.“ Zu bemerken ist auch, daß im Laufe der diesem Ver-  
 trage vorangegangenen Unterhandlungen der Große Rath des  
 Kantons Graubünden durch Beschluß vom 2. Juni 1851 seine  
 „Bereitwilligkeit zur Uebernahme der Unterhaltung der Straßen-  
 strecke von der Oberthorbrücke bis zur Trimmiser Grenze“  
 ausgesprochen hatte.

D. Da der Große Rath des Kantons Graubünden, nachdem mit dem Inkrafttreten der Bundesverfassung vom 29. Mai 1875 die bisher dem Kantone seitens der Eidgenossenschaft entrichteten Zollentschädigungen weggefallen waren, wie gegenüber allen andern Zollberechtigten, so auch gegenüber der Stadtgemeinde Chur die Fortbezahlung der durch den Vertrag vom 20. September 1852 stipulirten jährlichen Entschädigung vom 1. Januar 1875 an verweigerte, so trat die Stadtgemeinde Chur beim Bundesgerichte mit einer Klage gegen den Fiskus des Kantons auf, in welcher sie Uebernahme der Oberthorbrücke über die Plessur und der dazu gehörigen Wuhren sowie der Straßenstrecke von dieser Brücke bis an die Trimmisergrenze bei Halbmyl durch den Kanton, nach dem Schatzungswerte einer unparteiischen Expertise, und überdem Nachbezahlung der zwei rückständigen Jahresbeiträge gemäß dem Vertrage vom 20. September 1850 für 1875 und 1876, d. h. bis zu der

provisorischen Uebernahme der Brücke und Straße durch den Kanton, im Gesamtbetrage von 20,400 Fr. nebst Verzugszins, eventuell wenigstens Ersatz der Unterhaltungskosten für die Jahre 1875 und 1876 verlangte unter Kostenfolge. Gegenüber dieser Klage erklärte der beklagte Fiskus in seiner Klagebeantwortung, er sei bereit: a) Der Stadt Chur die Oberthorbrücke sammt Wuhrung, soweit solche zu deren Schutz unumgänglich nothwendig sei und daher als Zubehör der Brücke betrachtet werden müsse, sowie die bezeichnete Straßenstrecke auf Gebiet der Stadt Chur (d. h. also die Strecke von der Oberthorbrücke bis Halbmyl) definitiv abzunehmen, resp. die Klägerin von der Unterhaltung dieser Objekte zu entlasten und solche selbst zu übernehmen, in gleicher Weise wie dies bei den übrigen Staatsstraßen der Fall sei und solches auch aus den Verträgen mit Chur von 1818 und 1835 hervorgehe; b) der Klägerin die seit 1875 für Unterhalt genannter Brücke und Straße bis zu deren provisorischen Uebernahme durch den Kanton gehaltenen Auslagen nach Ausweis der diesfälligen städtischen Rechnungsführung zu vergüten. Im Uebrigen werde auf Abweisung der Klage angetragen unter Kostenfolge. Da der Beklagte in seiner Klagebeantwortung, wie in dem Prozesse des Domkapitels Chur so auch hier, u. A. behauptete, daß nach dem klägerischerseits gestellten Rechtsbegehren von der Klägerin anerkannt werde, daß sie auf Fortbezug der durch den Vertrag vom 20. September 1850 festgesetzten Entschädigungsbeträge keinen Anspruch habe und hieran auch gegenüber den in der Replik gegebenen Ausführungen, daß die Klagebegehren nicht in diesem Sinne gestellt seien, festhielt, so erklärte die Klagepartei im Laufe des Verfahrens, von dem Rechtsmittel der Reform Gebrauch machen zu wollen, jedoch bloß in dem Sinne, daß die gestellten Klagebegehren vernichtet und durch andere ersetzt werden, im Uebrigen der Schriftenwechsel und das Beweisverfahren bestehen bleiben sollen. Die abgeänderten Klagebegehren gehen dahin:

1. Der Kanton Graubünden wolle verpflichtet werden, an öbl. Stadt Chur als Eigenthümerin der Oberthorbrücke und der Straßenstrecke von der Oberthorbrücke bis Halbmyl (Trimmisergrenze), welche Effekte bis 1848 zoll- und weggeldberech-

tigt gewesen, die durch Vertrag vom 20. September 1852 festgestellten und seither bis 1874 ausbezahlten jährlichen Beträge von je 10,200 Fr., soweit sie sich auf obgenannte Effekten beziehen, nämlich:

a. Für die Oberthorbrücke 3813 fl. 28 fr. alte bündner Währung, gleich 6482 Fr. 90 Cts.;

b. für die Straßenstrecke Thur-Halbmyl 923 fl. 42 fr. alte bündner Währung, gleich 1570 Fr. 20 Cts., fortzubezahlen sammt Verzugszinsen zu 5 % von dem jeweiligen Verfalltermine an die Rückstände. Einer Ablösung dieser Last durch Bezahlung des zwanzigfachen Werthes der jährlichen Beträge, wovon eventuell die Passivlast im Kapitalwerth abgezogen werden möge, würde die Stadt Thur nicht opponiren.

2. Eventuell der Kanton habe:

a. Die Oberthorbrücke über die Plessur sammt den dieselbe schützenden Wuhren, letztere in der Ausdehnung laut getroffenem Abkommniß;

b. die Straßenstrecke von dieser Brücke bis Halbmyl (Trimmisergrenze) nach Schätzungswerth einer unparteiischen Expertise zu bezahlen.

3. Mit Bezug auf beide Effekte für den Fall, daß weder das erste noch das zweite Petitum der Stadt Thur geschützt werden sollte, so hat der Kanton wenigstens die Oberthorbrücke sammt limitirten Wuhren, sowie die Straßenstrecke von der Oberthorbrücke bis Halbmyl im jetzigen Zustande zu übernehmen und künftig selbst zu unterhalten und im Zerfallungsfall des Ganzen oder einzelner Theile dieser Effekte auf eigene Kosten wieder herzustellen. Ebenso habe derselbe für den Fall, daß das erste Petitum nicht geschützt würde, die ergangenen Unterhaltungskosten vom Jahre 1874 an laut Rechnungen bis zur Uebnahme zu bezahlen.

4. Alles unter Kostenfolge für den Kanton.

Der beklagte Fiskus seinerseits erklärte, daß er zwar mit dem Verfahren der Klägerin einverstanden sei, beziehungsweise in die Abänderung der Klagebegehren einwillige, dagegen an dem Antrage auf Abweisung der Klage unter Kostenfolge auch gegenüber den abgeänderten Begehren festhalte, insofern dadurch mehr



als von ihm zugestanden, verlangt werde; insbesondere bemerkte er sodann noch, daß die Straßenstrecke zwischen der Oberthorbrücke und dem untern Thor (die sogenannte Grabenstraße) nach den reformirten Rechtsbegehren nicht in Betracht kommen könne, sondern besonderer Verständigung vorbehalten werden und bis dahin im Besitz und zu Lasten der Stadt verbleiben müsse.

E. Aus den zur Begründung der gestellten Rechtsbegehren von den Parteien in den gewechselten Rechtschriften geltend gemachten Rechtsausführungen ist hervorzuheben:

Seitens der Klägerin wird betont, daß sowohl die Oberthorbrücke als die Straße von der Oberthorbrücke nach Halbmyl von ihr erstellt worden sei und in ihrem Eigenthum stehe. Beide Bauobjekte bilden auch Bestandtheile einer internationalen Alpenstraße; die Straße Oberthorbrücke-Halbmyl nämlich bilde einen Bestandtheil der sogenannten deutschen Straße, welche, weil sie zur Vermittelung des internationalen Verkehrs zwischen Deutschland und Italien diene und zu den Kommerzialstraßen gehöre, als internationale Alpenstraße zu betrachten sei. Die Oberthorbrücke dagegen gehöre zweifellos, wie sich aus dem Vertrage vom 11. Juli 1818 (Art. 11) ergebe, zu der sogenannten untern Kommerzialstraße. Demgemäß sei die Klägerin nach den vom Bundesgerichte in seiner Entscheidung in Sachen Planta vom 9. Mai 1879 aufgestellten Grundsätzen unzweifelhaft berechtigt, wenigstens verhältnismäßige Fortentrichtung ihrer Sollsentschädigung aus dem dem Kanton gemäß Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 zufließenden jährlichen Bundesbeitrage von 200,000 Fr. zu verlangen. Daß auch die Straßenstrecke vom Unterthor bis zur Oberthorbrücke (sogenannte Grabenstraße) zu der deutschen Kommerzialstraße gehöre, sei evident. Ursprünglich zwar sei letztere nur bis zum untern Thor geführt, später aber bis zur Oberthorbrücke fortgesetzt worden. Der Kanton sei daher jedenfalls eventuell auch zur Uebernahme dieses Straßenstückes verpflichtet, wie er es übrigens ursprünglich in seiner Klagebeantwortung auch selbst zugegeben habe. Für Unterhaltungskosten der Straße Oberthorbrücke-Halbmyl, welche der Staat jedenfalls zu ersetzen pflichtig sei, habe die Klägerin verausgabt:

Im Jahre	1875	1876	1877	1878	1879	Fr.	47	Gts.
"	"	1876	1610	"	92	"		
"	"	1877	283	"	10	"		
"	"	1878	2165	"	65	"		
"	"	1879	2530	"	61	"		

Seitens des Beklagten dagegen wird ausgeführt: Die deutsche Straße gehöre in keiner Weise zu den internationalen Alpenstraßen. Die Straße von der Oberthorbrücke bis zum Unterthor ihrerseits dann gehöre gar nicht zu der deutschen Straße und könne nicht Gegenstand des gegenwärtigen Prozesses bilden, denn für dieselbe habe die Stadt Chur niemals ein Weggeld bezogen. Die Oberthorbrücke habe stets ein besonderes Bauobjekt mit besonderer Zollberechtigung, welche mit den von der Tagsatzung für die internationalen Alpenstraßen seit 1818 konzessierten Zöllen in gar keiner Beziehung stehe, gebildet und gehöre nicht zu der untern Kommerzialstraße. Letztere endige, wie aus Art. 10 des Vertrages vom 11. Juli 1818 sich zur Evidenz ergebe, bei der südöstlichen Ecke des Hauses zum Steinbock, also jenseits der Oberthorbrücke am linken Ufer der Pfesur. Eventuell müßte jedenfalls bei Bemessung einer allfälligen diesbezüglichen Entschädigung an die Klägerin in Betracht gezogen werden, daß der Bauwerth der Oberthorbrücke nach den Aufstellungen des kantonalen Baubüreaus nur zirka 30,000 Fr. betrage, daß die jährlichen Unterhaltungskosten sich blos auf 140 Fr. im Durchschnitte belaufen, daß die Brücke als Verbindungsbrücke zwischen zwei Stadttheilen wesentlich auch dem städtischen Verkehre diene und daß die Stadt aus den Zolleinnahmen die Erstellungskosten der Brücke mehrfach hätte amortifiziren können und endlich daß durch den Bau der obern Kommerzialstraße die Stadt der früher mit ihrer Zollberechtigung beim obern Thor verbundenen Unterhaltungspflicht der Straßenstrecke Chur-Malix enthoben worden sei.

F. Als festgestellt ist im Fernern hervorzuheben:

a. Seitens des Beklagten ist anerkannt worden, daß die von der Klägerin für die Unterhaltung der Straße Oberthorbrücke-Halbmyl in den Jahren 1875 und 1876 verausgabten

Beträge sich auf die von der Klägerin angegebenen Summen belaufen;

b. In Betreff der Ausdehnung der zur Oberthorbrücke gehörigen und daher eventuell vom Kanton zu übernehmenden Wuhrungeu haben sich die Parteien durch Erklärung vom 22./21. Januar 1881 dahin geeinigt:

1. Daß die Stadt Chur auf Uebernahme einer Wuhrstrecke auf der rechten Messorseite, oberhalb der Oberthorbrücke, durch den Kanton verzichtet;

2. der Kanton dagegen auf der linken Messorseite als zur Oberthorbrücke gehörig eine von derselben aufwärtsgehende Wuhrstrecke von 35 Längemeter, sowie

3. Die Wuhrstrecke rechterseits abwärts von der Brücke bis an das Wuhr des Hl. Vital-Castisch anerkennt.

G. Bei der mündlichen Verhandlung halten die Vertreter beider Parteien die gestellten Anträge unter erneuerter Begründung aufrecht. Insbesondere hält der Vertreter des Beklagten daran fest, daß über die Grabenstraße im gegenwärtigen Prozesse nicht zu entscheiden sei und bemerkt im Weiteren, daß jedenfalls die Trottoirs dieser Straße der Stadt Chur zu Eigenthum und Unterhalt verbleiben müssen und dem Staat jedenfalls nur die Unterhaltungspflicht für die Fahrbahn dieser Straße zu überbinden sei. Der Vertreter der Klägerin erklärt, daß er damit einverstanden sei, daß die Trottoirs der Grabenstraße der Stadt verbleiben müssen; im Uebrigen dagegen habe der Staat bereits in seiner Klagebeantwortung anerkannt, daß er pflichtig sei, den Unterhalt dieser Straßenstrecke zu übernehmen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Soweit die Klage Fortentrichtung der im Vertrage vom 20. September 1850 festgesetzten Entschädigung für das auf der Straße von der Oberthorbrücke über die Messor bis Halbmyl erhobene Weggeld eventuell entgeltliche Uebernahme dieser Straßenstrecke durch den Kanton verlangt, erscheint dieselbe, nach der gestrigen Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen des bischöflichen Domkapiteis in Chur, offenbar ohne Weiteres als unbegründet. Denn durch diese Entscheidung ist, in Uebereinstimmung mit der frühern Judikatur des Gerichtshofes, festge-

stellt worden, daß die sogenannte deutsche Straße von Chur nach der lichtensteinischen Grenze nicht zu den internationalen Alpenstraßen im Sinne des Art. 30 der Bundesverfassung gehört; demnach kann dann aber ein Anspruch der Klägerin auf verhältnismäßigen Fortbezug der Zollentschädigung für ihr auf fraglicher Straße erhobenes Weggeld jedenfalls nicht anerkannt werden. Ebenso wenig besteht auch, nach dem in der angeführten Entscheidung Ausgeführten, eine Verpflichtung des Kantons zu entgeltlicher Erwerbung der fraglichen Straße und zwar kann im vorliegenden Falle hievon um so weniger die Rede sein, als die erwähnte Straßenstrecke offenbar niemals im Privateigenthum der Stadt Chur stand, sondern von vornherein als Bestandtheil der Staatsstraße von Chur nach der lichtensteinischen Grenze durch die Stadgemeinde Chur in ihrer publizistischen Stellung ausgeführt wurde.

2. Es ist demnach in Bezug auf die fragliche Straße der Beklagte einfach bei seiner Erklärung zu beharren, daß er die Unterhaltung derselben vom 1. Januar 1875 an übernehme und demnach der Klägerin ihre diesfalls gemachten Ausgaben ersetzen wolle und zwar muß dies auch für die sogenannte Grabenstraße gelten. Denn vorerst hat Beklagter in seiner Klagebeantwortung unzweideutig erklärt, den Unterhalt der ganzen Straßenstrecke von Halbmyl bis zur Oberthorbrücke, also auch denjenigen der Grabenstraße, vom 1. Januar 1875 an übernehmen zu wollen und er kann nun diese Erklärung nicht nachträglich zu Ungunsten der Klägerin abändern. Sodann aber ist überhaupt klar, daß die Grabenstraße, welche die sogenannte deutsche Kommerzialsstraße mit der obern und untern Kommerzialsstraße bei der Oberthorbrücke verbindet und daher als notwendiger Bestandtheil des kantonalen Straßennetzes erscheint, als kantonale und nicht bloß als städtische Straße betrachtet werden und daher, nachdem die Unterhaltungspflicht der Stadt Chur mit dem Wegfalle der Zollentschädigung offenbar dahingefallen ist, vom Staate unterhalten werden muß. Dies ergibt sich denn auch unzweideutig aus dem Beschlusse des Großen Rathes des Kantons Graubünden vom 2. Juni 1851 (s. oben Fakt. C). Dagegen ist natürlich die Unterhaltungspflicht

des Staates gemäß den übereinstimmenden Erklärungen der Parteien im heutigen Vortrage auf die Fahrbahn dieses Straßenstückes, ausschließlich der Trottoirs, zu beschränken und ist im Weiteren als selbstverständlich festzuhalten, daß die Unterhaltungspflicht des Staates bezüglich des Straßenstückes Halbmyl-Oberthorbrücke lediglich in gleicher Weise und in gleichem Umfange wie bezüglich der übrigen Staatsstraßen besteht. Auch muß dem Beklagten das Recht der Prüfung bezüglich der von der Klägerin für die Unterhaltungskosten dieser Straße für die Jahre 1877—1879 in Rechnung gebrachten Beträge, über welche derselbe im Prozesse sich noch nicht ausgesprochen hat, gewahrt werden.

3. Was sodann die auf die Oberthorbrücke bezüglichen Rechtsbegehren der Klage anbelangt, so ist klar, daß auch hier jedenfalls nicht von einer Verpflichtung des Kantons zu entgeltlichem Erwerbe dieses Bauobjektes gesprochen werden kann, vielmehr auch hier festgehalten werden muß, daß fragliche Brücke nach dem Vertrage vom 11. Juli 1818 als öffentliche Sache, welche nicht im Privateigenthum der Stadt steht, zu betrachten ist. Fragt sich dagegen, ob das Begehren um Fortentrichtung der im Vertrage vom 20. September 1850 stipulirten Zollentschädigung gerechtfertigt sei, so ist zu bemerken: Nach Art. 2 des genannten Vertrages ist die dort versprochene Entschädigung so lange zu leisten, als dem Kanton die im Vertrage vom 9. August 1849 stipulirte Entschädigung seitens der Eidgenossenschaft zufließt und die Klägerin die ihr obliegende Unterhaltungspflicht gehörig erfüllt. Nun ist zwar unzweifelhaft, daß mit dem Inkrafttreten der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 der zwischen dem Kanton und der Eidgenossenschaft abgeschlossene Vertrag vom 9. August 1849 dahin gefallen ist und daß daher dem Kanton eine vertragsmäßige Zollentschädigung seitens der Eidgenossenschaft nicht mehr zufließt. Allein auf der andern Seite ist in dem Erkenntnisse des Bundesgerichtes in Sachen Planta vom 9. Mai 1879 dargethan worden, daß in der dem Kanton gemäß Art. 30 der Bundesverfassung „ausnahmsweise und mit Rücksicht auf seine internationalen Alpenstraßen, in Würdigung aller Verhältnisse“ zugesicherten „jährlichen Entschä-

digung" von 200,000 Fr. eine Vergütung für die dem Kanton bisher zugestandene Zollentschädigung, soweit letztere für Zölle, die auf internationalen Alpenstraßen erhoben wurden, geleistet wurde, und daher für Unterhalt und für Verzinsung und Amortisation des Baukapitals solcher Straßen bestimmt war, allerdings liegt. Im Sinn und Geist des zwischen der Klägerin und dem Kanton abgeschlossenen Vertrages vom 20. September 1850 liegt nun aber gewiß, daß der Kanton zu verhältnißmäßiger Fortentrichtung der Zollentschädigung an die Klägerin insoweit verpflichtet bleibe, als ihm selbst seitens der Eidgenossenschaft eine diesbezügliche Entschädigung, gleichviel, ob in Folge Vertrages oder in Folge grundgesetzlicher Bestimmung, zufließt. Demnach kann es sich denn grundsätzlich nur noch fragen, ob die Oberthorbrücke an einer internationalen Alpenstraße, im Sinne des Art. 30 der Bundesverfassung, gelegen sei. Diese Frage nun aber ist ohne Weiteres zu bejahen. Denn es kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, daß die Oberthorbrücke jedenfalls einen Bestandtheil der Straße von Chur über den Bernhardin und Splügen (der sogenannten untern Kommerzialstraße), welche unstreitig zu den internationalen Alpenstraßen gehört, bildet. Allerdings nämlich ist richtig, daß diese Brücke und das daherige Zollrecht schon lange vor dem Baue dieser Kunststraße bestanden; allein es ist nun nicht zu übersehen, daß die Brücke in Folge des mit dem Kanton im Jahre 1818 anlässlich des Baues der untern Kommerzialstraße abgeschlossenen Vertrages von der Stadt in einer der neuen Straßenanlage entsprechenden Weise, d. h. also um als Bestandtheil dieser Straße zu dienen, umgebaut wurde, wie denn auch gewiß unzweifelhaft ist, daß der Kanton die neue Staatsstraße nicht auf dem linken Ufer der Blessur beim Hause zum Steinbock abschließen konnte, sondern dieselbe in das Centrum der Kantonshauptstadt auf dem rechten Flussufer hineinführen mußte. Daneben kann auf Art. 10 des Vertrages vom 11. Juli 1818, welcher lediglich bestimmt, inwieweit die Straße vom Kanton selbst neu zu erstellen sei, dagegen darüber, wo die Kommerzialstraße überhaupt ihren Abschluß finde, keine Bestimmung enthält, offenbar überall nichts ankommen. Ebenso-

wenig erscheint als richtig, wenn der Vertreter des Beklagten im heutigen Vortrage behauptet hat, der Kanton hätte zu Weiterführung der neugebauten Straße in das Innere der Stadt Chur die Oberthorbrücke überhaupt nicht in Anspruch zu nehmen brauchen, sondern seinerseits eine neue Brücke über die Pleffur zu diesem Zwecke erbauen können, so daß durch den anläßlich des Baues der untern Kommerzialsstraße von der Stadt lediglich im eigenen Interesse unternommenen Neubau fraglicher Brücke dieselbe keineswegs zu einem Bestandtheil der Staatsstraße geworden sei. Denn aus der oben Fakt. A herausgehobenen Bestimmung des Art. 12 des Vertrages vom 20. Juni 1835 ergibt sich gewiß zur Evidenz, daß zur Zeit der Erstellung der untern Kommerzialsstraße zum Mindesten zweifelhaft sein mußte, ob nicht einem neuen Brückenbau seitens des Kantons die städtische Zollberechtigung beim obern Thore im Wege stehe und daß daher der Kanton allerdings veranlaßt sein mußte, zu Fortführung der Staatsstraße die Oberthorbrücke in Anspruch zu nehmen, beziehungsweise einen Neubau dieser Brücke durch die zollberechtigte Stadt anzustreben.

4. Ist sonach der Beklagte allerdings zu verpflichten, die Klägerin, insolange diese die ihr obliegende Brückenunterhaltungspflicht erfüllt, an der ihm zukommenden Bundessubvention von 200,000 Fr. verhältnismäßig partizipiren zu lassen, so erübrigt lediglich noch die quantitative Feststellung der diesbezüglichen Entschädigung. In dieser Beziehung kommt nun, gemäß den in der Entscheidung in Sachen Planta vom 9. Mai 1879 Erw. 5 aufgestellten Grundsätzen, vor Allem auch das Verhältniß der Ausgaben für die Oberthorbrücke zu den Gesamtausgaben für internationale Alpenstraßen in Betracht. Wird daher erwogen, daß die Ausgaben für den Unterhalt der Oberthorbrücke jedenfalls sehr gering sind und werden auch die Uebrigen vom Vertreter des beklagten Fiskus hervorgehobenen Momente (s. oben Fakt. E) in Anschlag gebracht, so erscheint es, in Würdigung aller Umstände, als den Verhältnissen entsprechend, die der Klägerin auszurichtende jährliche Entschädigung auf 1500 Franken festzusetzen.

**Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:**

1. Der Kanton Graubünden ist pflichtig, an die Klägerin vom 1. Januar 1875 an eine jährliche Entschädigung von 1500 Fr. (fünfzehnhundert Franken) sammt Verzugszins zu fünf pro Cent von den bereits verfallenen Raten vom Verfalltage an, so lange zu bezahlen, als er die in Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 vorgesehene Entschädigung von 200,000 Fr. vom Bunde bezieht und die Klägerin den Unterhalt der Oberthorbrücke, welcher ihr vom 1. Januar 1875 an in gleicher Weise wie früher obliegt, gehörig besorgt.

2. Der Kanton Graubünden wird bei seiner Erklärung be-  
haftet, den Unterhalt der sogenannten deutschen Straße von Halbmyl bis zur Oberthorbrücke, einschließlic also der Fahrbahn der sogenannten Grabenstraße, vom 1. Januar 1875 an in gleicher Weise wie den Unterhalt anderer Staatsstraßen übernehmen und demnach der Klägerin die diesfalls von ihr gemachten Auslagen, welche betragen:

Pro 1875	1312	Fr.	47	cts.
"	1876	1610	"	92 "
"	1877	203	"	10 "
"	1878	2165	"	65 "
"	1879	2530	"	60 "

setzen zu wollen. Dabei wird jedoch dem er Beklagten die Verifikation der für die Jahre 1877, 1878, 1879 in Rechnung gebrachten Posten vorbehalten.

3. Mit ihren weiter gehenden Begehren ist die Klägerin abgewiesen.

