

gegen und es würde auch die Zulassung einer solchen mit dem ganzen Zwecke des Institutes der zeitweisen Trennung von Tisch und Bett in offenbarstem Widerspruche stehen. Dagegen ist selbstverständlich die Anstellung einer neuen, auf einen bestimmten, seit dem die Temporalcheidung aussprechenden Erkenntnisse hinzugekommenen, Scheidungsgrund gegründeten Scheidungsklage auch während der Dauer der Temporalcheidung statthast (siehe die Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Sturzenegger, Amtliche Sammlung III S. 371). Im vorliegenden Falle nun aber hat die Klägerin ihre erneuerte, lediglich auf die Fortdauer der tiefen Zerrüttung des ehelichen Verhältnisses gestützte Ehescheidungsklage vor dem Ablaufe der Dauer der durch das Urtheil des st. gallischen Kantonsgerichtes vom 4. September 1879 ausgesprochenen Temporalcheidung angestrengt und es ist dieselbe auch von den beiden kantonalen Instanzen vor dem Ablaufe der für die Temporalcheidung festgesetzten Frist materiell beurtheilt worden, während dieselbe, nach dem Ausgeführten, bei richtiger Anwendung des Gesetzes als eine verfrühte hätte zurückgewiesen werden müssen. Demnach ist aber klar, daß der Rekursantrag des Beklagten insoweit gutgeheißen werden muß, daß die Klage der Ehefrau Humbel als eine verfrühte zur Zeit abgewiesen wird.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das Urtheil des Kantonsgerichtes von St. Gallen vom 6. August 1881 wird dahin abgeändert, daß die Klage als verfrüht zur Zeit abgewiesen wird.

**VII. Civilstreitigkeiten
zwischen Kantonen einerseits und Privaten
oder Korporationen anderseits.**

**Différends de droit civil
entre des cantons d'une part et des corporations
ou des particuliers d'autre part.**

112. Urtheil vom 17. Oktober 1881 in Sachen
Domkapitel Chur gegen Graubünden.

A. Im Jahre 1509 wurde zwischen dem Staate Graubünden d. h. den gemeinen drei Bünden und dem bischöflichen Hochstift in Chur eine, in der Folge vom Kaiser Maximilian genehmigte, Vereinbarung getroffen, wonach das bischöfliche Hochstift an einer ihm bezeichneten Stelle eine Brücke über die Landquart erstellen und unterhalten sollte, wogegen ihm auf ewige Zeiten gewisse Zollbezüge eingeräumt wurden. Als dann im Jahre 1785 der Bau einer Handelsstraße von Chur nach der Lichtensteingrenze (der sog. deutschen Straße) in Angriff genommen wurde, kam zwischen den gemeinen Landen und dem Hochstifte in Chur ein neuer Vertrag über „Herstellung und Chaussirung und weiterhinige gleichmäßige Unterhaltung der Landesstraße von Oberzoll- oder Landquartbrücke bis auf die Stadtchurischen Grenzen“ zu Stande. Durch denselben übernahmen die gemeinen Lande die Herstellung und die, bisher ebenfalls dem Hochstifte zu Chur obliegende, Unterhaltung dieses ganzen, einen Theil der neuen Handelsstraße bildenden, Straßendistriktes gegen gewisse Gegenleistungen des Hochstiftes; das Hochstift dagegen verpflichtete sich zu „unflagbarer Unterhaltung der — an der fraglichen Straße „gelegenen — (obern) Landquartbrücke und der damit verbundenen Wahren soviel und wie es selbem erweislicher Dingen „bisher obgelegen ist, ohne Unterschied,“ wogegen es bei seinem bisherigen Zollbezüge auf der Brücke und bei seinen übrigen

diesbezüglichen Gerechtsamen belassen und gegen Jedermann geschützt werden sollte.

B. Nachdem in dem Kriegsjahre von 1799 die Brücke niedergebrannt worden war, wurde vom Hochstifte in Chur zunächst eine Interimsbrücke, später (im Jahre 1802) auf einen ihm am 6. November 1800 durch den Präfekturrath in Chur übermittelten Befehl des französischen Generals Grouchy eine neue definitive Brücke erstellt, welche letztere heute noch steht. Für die Erstellung dieser Brückenbauten und der dazu gehörigen Wuhrungeu, hat das Hochstift in den ersten zehn Jahren dieses Jahrhunderts, seiner Behauptung nach, eine Summe von 72 000 Gulden Reichswährung ausgegeben, wogegen es den Brückenzoll bis nach Inkrafttreten der Bundesverfassung von 1848 stetsfort bezogen hat.

C. Nachdem sodann die Eidgenossenschaft, in Ausführung des Art. 26 der Bundesverfassung von 1848, die blindnerischen Zölle durch Vertrag vom 9. August 1849 vermittelt einer dem Kanton zu entrichtenden jährlichen Entschädigung von 200 000 Fr. a. W. abgelöst hatte, schloß der Kleine Rath des Kantons Graubünden am 18. Oktober 1850 mit dem bischöflichen Domkapitel eine Uebereinkunft über die demselben zukommende Entschädigung für den Wegfall des Brückengeldes bei der oberen Zollbrücke ab, in welcher die dem Domkapitel gebührende jährliche Entschädigung auf 2200 Gulden festgesetzt und im Weiteren bestimmt wurde: Art. II. „Die Vergütung wird solange geleistet, als dem Kanton seitens der Eidgenossenschaft die durch den Vertrag vom 9. August 1849 zugesicherte Entschädigung zufließt und als die mit dem Eingang erwähnten Brückengeldbezug überbundene Brückenunterhaltungspflicht erfüllt wird. Sobald dieser Verpflichtung nicht mehr nachgekommen würde, bleibt dem Kanton vorbehalten, die Vergütung einzustellen oder die angemessenen Abzüge zu machen.“ Bis zum Jahre 1874 bezog demgemäß das Domkapitel die erwähnte jährliche Entschädigung von 2200 Gulden fort. Nachdem indeß in Folge der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 die seitens der Eidgenossenschaft dem Kanton bisher bezahlten Zollentschädigungen weggefallen waren, stellte der Kanton Graubünden von Ende 1874 an die Zahlung

der sämtlichen bisher als Zollentschädigung an Korporationen und Privaten entrichteten Beträge vorläufig ein und hielt sodann gemäß einem Beschluß seines Großen Rathes vom 8. Juni 1877 definitiv daran fest, daß der Kanton die Verpflichtung ablehne, den früher zollberechtigten Gemeinden, Korporationen oder Privaten von Ende 1874 an irgendwelche Entschädigung für die nunmehr verfassungsmäßig aufgehobene Zollberechtigung zukommen zu lassen, wogegen er sich bereit erklärte, von Ende 1874 an, jedoch ohne irgendwelche privatrechtliche Verbindlichkeit lediglich nach Maßgabe seiner jeweiligen Gesetzgebung die Unterhaltung bestimmter, bisher von Zollberechtigten unterhaltener Bauobjekte, u. A. auch der Oberzoll- oder oberen Landquartbrücke, zu regeln. In Folge dessen ging einerseits bereits am 15. Januar 1877 die Oberzoll- oder obere Landquartbrücke provisorisch in den Besitz des Kantons, welcher von da an den Unterhalt besorgte, über, andererseits dagegen trat das Domkapitel in Chur beim Bundesgerichte klagend gegen den Fiskus des Kantons Graubünden auf.

D. In seiner Klage stellt das Domkapitel, gestützt auf eine eingehende Darlegung des Sachverhaltes folgende Anträge:

1. Der Kanton Graubünden wolle verpflichtet werden, dem Domkapitel zu Chur dessen Brücke über die Landquart, genannt obere Zollbrücke, nach Schätzungswerth einer unparteiischen Expertise, nach klägerischem Dafürhalten allerwenigstens 7000 Fr., zu bezahlen. Eventuell derselbe habe dem Domkapitel zu gestatten, über seine Brücke nach Belieben zu verfügen, sie wegzunehmen u. s. f. Dabei werde als eine zugestandene Thatsache betrachtet, daß der Kanton zugleich mit der Brücke auch die dieselbe schützenden Wuhrungeu übernehme; sollte dem nachträglich widersprochen werden, so werde ein diesbezügliches Petitum gestellt.

2. Der Kanton werde verpflichtet, die zwei rückständigen Jahressummen pro 1875 und 1876, d. h. bis zur provisorischen Uebernahme der Brücke durch den Kanton im Betrage von 7480 Fr. sammt Verzugszinsen à 5 % von den Verfallsterminen an gerechnet, auszubehahlen.

3. Eventuell der Kanton habe die Unterhaltungskosten wäh-

rend der Jahre 1875 und 1876 im Betrage von 467 Fr. 89 Cts. zu bezahlen.

4. Alles unter Kostenfolge gegen den Kanton.

Dagegen beantragte der Fiskus des Kantons Graubünden in seiner Klagebeantwortung Abweisung des klägerischen Rechtsbegehrens unter Kostenfolge, wobei er sich indeß bereit erklärte:

a. Die obere Zollbrücke als integrierenden Bestandtheil der sog. deutschen Kommerzialstraße sammt den hiezu dienenden Flußversicherungen vom Lit. Domkapitel zu übernehmen und fortan zu unterhalten, jedoch ohne irgendwelche Entschädigung und nachdem die Brücke seitens des Klägers in gehörigen baulichen Zustand gestellt sein werde, eventuell unter Belastung des Domkapitels für die nothwendig vorzunehmenden Hauptreparaturen an gedachter Brücke.

b. Die 1875 und 1876 vom Domkapitel ausgelegten nachweislichen gewöhnlichen Unterhaltungskosten demselben zu vergüten.

Zur Begründung dieser Anträge nimmt der Beklagte wesentlich auf die bundesgerichtliche Entscheidung i. S. Planta vom 9. Mai 1879 (Amtliche Sammlung V S. 266 u. ff.) Bezug und bemerkt im Fernern, daß das Domkapitel verpflichtet sei, die Brücke dem Kanton in einem solchen baulichen Zustande zu übergeben, wie es seine vertragliche Pflicht ordnungsmäßigen Unterhaltes mit sich bringe, und der Kanton keineswegs gehalten sei, die Nachlässigkeitsfünden des bisherigen Verpflichteten auf sich zu nehmen. Er beantrage daher zu Feststellung des jetzigen baulichen Zustandes des Streitobjektes sowie der noch vor der Uebergabe dem Domkapitel auffallenden Hauptreparaturen, sowie bezüglich der Frage, inwieweit die vorhandenen Wuhrungeu zu Sicherung der Brücke dienen und somit ebenfalls vom Kanton zu übernehmen seien und bezüglich des baulichen Zustandes derselben die Aufnahme einer Expertise.

E. In seiner Replik führt das bischöfliche Domkapitel in Ehur im Wesentlichen aus: Das Domkapitel stelle sich im Grundsatz auf den Standpunkt, daß der Kanton verpflichtet sei, entweder die Sollentschädigung gemäß dem Vertrage vom 18. Oktober 1850 fortzuentrichten, in welchem Falle Eigenthum und Unterhaltung der

Brücke und der Wuhrungeu dem Domkapitel verbleiben würden, oder aber dem Domkapitel den Schätzungswerth der Brücke und Wuhrungeu zu bezahlen, wonach dann Eigenthum und Unterhaltung dieser Objekte auf den Kanton übergehen würden. In diesem Sinne sei das erste Klagebegehren zu verstehen. Es sei denn auch, wie aus einer Reihe von Aeußerungen der kantonalen Behörden sich ergebe, stets anerkannt worden, daß die rechtliche Lage des Domkapitels bezüglich der Oberzollbrücke die gleiche sei, wie diejenige des Eigenthümers des Gutes Reichenau (des D^r Planta) bezüglich der dortigen Rheinbrücken und es müsse daher dem Domkapitel ebensowohl wie dem Eigenthümer der Reichenauerbrücken die Sollentschädigung, wenigstens in reduzierten Maße, fortentrichtet werden. Darauf nämlich, daß der Vertrag des Kantons mit dem Besitzer der Reichenauerbrücken noch einen, in dem Vertrage vom 18. Oktober 1850 mit dem Domkapitel nicht enthaltenen, Zusatz enthalten habe, wonach die Sollentschädigung auch dann weiter entrichtet werden müsse, wenn der Kanton anstatt der eidgenössischen Sollentschädigung ein direktes Aequivalent empfangen, könne nichts ankommen, denn der fragliche Zusatz sei ausdrücklich bloß als „Erläuterung“ bezeichnet und es sei daher auch der hier streitige Vertrag in diesem Sinne zu verstehen. Es sei nämlich auch festzuhalten, daß die sog. deutsche Kommerzialstraße, an welcher die Oberzollbrücke liege, ebenfalls zu den internationalen Alpenstraßen gehöre, für welche dem Kanton gemäß Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 ein außerordentlicher Bundesbeitrag von 200 000 Fr. per Jahr an Stelle der früheren Sollentschädigung geleistet werde; es müsse sich in dieser Beziehung aus den Protokollen der Bundesversammlung und ihrer Kommissionen aus der Zeit der Bundesrevisionen von 1871/72 ergeben, daß bei Feststellung der dem Kanton Graubünden gewährten Entschädigung die fragliche Straße ebenfalls in Rechnung gezogen worden sei. Ganz unbegründet sei endlich die Prätenston des Kantons, daß das Domkapitel die Brücke vor ihrer definitiven Uebernahme durch den Kanton erst noch repariren solle, übrigens sei der Unterhalt der Brücke, so lange der Kanton die vertragmäßige Sollentschädigung bezahlt habe, stets gehörig besorgt worden.

F. Duplikando führt der beklagte Fiskus aus: Die Deutung, welche die Klagepartei in der Replik dem ersten Rechtsbegehren ihrer Klageschrift geben wolle, sei mit dessen Wortlaut absolut unverträglich. In der Klage habe das Domkapitel grundsätzlich den Standpunkt acceptirt, daß die Verpflichtung des Kantons aus dem Vertrage vom 18. Oktober 1850 mit dem Inkrafttreten der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 dahingefallen sei und hierauf könne dasselbe nicht mehr zurückkommen. Zwischen dem Falle Planta, welcher durch das bundesgerichtliche Urtheil vom 9. Mai 1879 entschieden worden sei, und dem gegenwärtigen Streitfalle bestehe jedenfalls insofern ein durchgreifender Unterschied, als eben, nach den vom Bundesgerichte in der erwähnten Entscheidung aufgestellten Grundsätzen, die Oberzollbrücke nicht an einer der durch Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 betroffenen internationalen Alpenstraßen liege, vielmehr zu der „deutschen Straße“ gehöre, welche niemals den internationalen Alpenstraßen beigezählt, auch viel früher als die internationalen Alpenstraßen, welche Art. 30 cit. einzig im Auge habe (nämlich die Straßen über Splügen, Bernhardin, Julier und Maloja) gebaut worden sei. Es sei auch festzuhalten, daß das Domkapitel diejenigen Hauptreparaturen der Brücke noch vorzunehmen habe, welche bei ordnungsmäßigem Unterhalt bereits vor 1875 hätten ausgeführt werden sollen.

G. Die vom Instruktionsrichter erhobene Expertise ergab im Wesentlichen folgendes Resultat: Die ursprünglichen Erstellungskosten der Oberzollbrücke veranschlagten die Experten (die Herren Ingenieurs Dardier in St. Gallen, Wey in Rheineck und Bauinspektor Schmid in Frauenfeld) in runder Summe auf 14000 Fr. und den gegenwärtigen Abbruchswerth der Materialien auf 2000 Fr. Den gegenwärtigen Bauwerth der Brücke, wenn dieselbe ihrer Bestimmung erhalten bleibe, werthen sie auf 6500 Fr., welcher Summe aber als Passivum ein Betrag von 8700 Fr., mit Rücksicht auf die Unterhaltungskosten, die Nothwendigkeit einer sofortigen, einen Kostenaufwand von 3000 Fr. erfordernden, Hauptreparatur, und eines, ungefähr im Jahr 1920 nothwendig werdenden, Neubaus gegenüber zu stel-

len sei. Die Kosten des Neubaus einer den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Brücke seien auf 13000 Fr. zu veranschlagen. Der Bauwerth der Wuhrunen nach gegenwärtigen Preisansätzen sei auf 13673 Fr. 70 Cts. (6896 Fr. 40 Cts. für das linke, 6777 Fr. 30 Cts. für das rechte Ufer) anzunehmen. Für den Bestand und die Dauerhaftigkeit der Brücke seien die Uferschutzbauten durchaus nicht in der großen Längenausdehnung nothwendig, wie die Wuhrpflucht des Domkapitels reiche; vielmehr genüge für den genannten Zweck eine solide Wuhrung auf beiden Flußusfern in einer Länge von 30 bis 40 Meter stromaufwärts und 10 bis 15 Meter abwärts. Die weiter von der Brücke entfernten Wuhrunen seien als zum Schutze und im Interesse des anstoßenden Landes angelegt zu betrachten und zu qualifiziren. Die Baukosten für neue, zum Zwecke des Schutzes der Brücke bei einem Neubau dienende Wuhranlagen seien auf 2000 Fr. zu veranschlagen.

H. Nach Mittheilung des Expertengutachtens wurde seitens der Klagepartei insbesondere die Werthung der Erstellungskosten und des gegenwärtigen Werthes der Brücke, wie die Experten dieselbe aufstellen, als auf unrichtiger Grundlage beruhend, kritisiert und im Weiteren ausgeführt, daß die sämmtlichen vom Domkapitel ausgeführten und unterhaltenen Wuhrunen im Interesse der Erhaltung der Brücke erstellt worden seien, wie sich daraus ergebe, daß das Domkapitel auf dem rechten Flußufer noch gegenwärtig keinen Grund und Boden besitze und auf dem linken Flußufer die kantonale Straße mehr bedroht sei als das dem Domkapitel dort gehörige Kulturland. Immerhin wurde hieran ein Begehren um Ergänzung oder Vervollständigung der Expertise nicht geknüpft. Dagegen erklärte die Klagepartei, von dem Rechtsmittel der Reform Gebrauch machen zu wollen, jedoch bloß in dem Sinne, daß die ursprünglichen Klagebegehren vernichtet und durch andere ersetzt werden, während im Uebrigen der Schriftenwechsel und das Beweisverfahren bestehen bleiben sollte; die im Wege der Reform gestellten neuen Klagebegehren gehen dahin:

1. Der Kanton Graubünden wolle verpflichtet werden, an das Tit. Domkapitel in Chur als Eigentümer der Oberzoll-

brücke über die Landquart, welches Effect bis 1848 zollberechtigt gewesen, die durch Vertrag vom 14./18. Oktober 1850 festgestellten und seither bis 1874 ausbezahlten jährlichen Beträge von je 3740 Fr. fortzubezahlen sammt Verzugszinsen zu 5% von dem jeweiligen Verfalltermine an. Einer Ablösung dieser Last durch Bezahlung des zwanzigfachen Werthes der jährlichen Beträge, wovon eventuell die Passivlast im Kapitalwerth abgezogen werden möge, würde das Domkapitel von Chur nicht opponiren.

2. Eventuell der Kanton habe die Oberzollbrücke über die Landquart sammt den dieselbe schützenden Wuhungen im gegenwärtigen noch brauchbaren Zustande nach Schätzungswerth einer unparteiischen Expertise zu übernehmen und zu bezahlen. Ebenso habe derselbe für den Fall, daß das erste Petikum nicht geschützt würde, die ergangenen Unterhaltungskosten vom Jahre 1874 an bis zur Uebergabe zu bezahlen.

3. Alles unter Kostenfolge gegen den Kanton.

Der beklagte Fiskus erklärte, gegen das von der Klagepartei beobachtete Verfahren resp. gegen die Abänderung der Klagebegehren nichts einwenden zu wollen, dagegen werde auf Abweisung dieser abgeänderten Begehren unter Kostenfolge angetragen und an dem Rechtsbegehren festgehalten, daß die Uebernahme der Oberzollbrücke durch den Staat erst nach ausgeführter, nothwendiger Hauptreparatur seitens des bisher pflichtigen Domkapitels zu erfolgen habe.

I. Bei der heutigen Verhandlung halten beide Parteien unter erneuerter Begründung an ihren Ausführungen und Anträgen fest.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Klage ist, nach den abgeänderten Klagebegehren, in erster Linie dahin gerichtet, daß der Kanton verpflichtet werde, dem Domkapitel in Chur die im Vertrage vom 18. Oktober 1850 stipulirten Zollentschädigungen auch in Zukunft fort zu entrichten. Nun bestimmt aber Art. II des genannten Vertrages ausdrücklich, daß die in demselben versprochene Entschädigung nur solange geleistet werde, als „dem Kanton seitens der Eidgenossenschaft die durch den Vertrag vom 9. August 1849 zu-

gesicherte Entschädigung zufließt.“ Wenn die Klagepartei trotz dieser Vertragsbestimmung und der unzweifelhaft feststehenden Thatsache, daß mit dem Inkrafttreten der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 der zwischen dem Kanton und der Eidgenossenschaft abgeschlossene Vertrag vom 9. August 1849 dahingefallen ist und der Kanton die in demselben festgesetzte Zollentschädigung nicht mehr bezieht, an der erwähnten Forderung festhält, so geht sie dabei offenbar von der Anschauung aus, daß der Kanton in der ihm durch Art. 30 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 mit Rücksicht auf seine internationalen Alpenstraßen seitens des Bundes gewährten jährlichen Entschädigung von 200 000 Fr. ein direktes Aequivalent für die weggefallenen Zollentschädigungen beziehe und daß nun der Klagepartei nach Sinn und Geist des Vertrages vom 18. Oktober 1850 ein Anspruch auf, wenigstens verhältnißmäßigen, Fortbezug der in diesem Vertrage festgesetzten Entschädigung auch dann zustehet, wenn der Kanton seitens der Eidgenossenschaft zwar nicht mehr die durch den Vertrag vom 9. August 1849 stipulirte Zollentschädigung selbst, wohl aber ein direktes, an deren Stelle getretenes Aequivalent beziehe. Es ist dies zwar seitens des Klägers nicht bestimmt ausgesprochen worden, folgt aber mit Nothwendigkeit daraus, daß Klägerischerseits in der Replik und im mündlichen Vortrage darauf abgestellt worden ist, daß die Klagepartei sich in gleicher rechtlicher Lage, wie der Eigenthümer des Gutes Reichenau befinde und in gleicher Weise, wie es für diesen durch das Urtheil des Bundesgerichtes vom 9. Mai 1879 anerkannt worden sei, Anspruch auf Fortbezug der Zollentschädigung habe.

2. Nach den vom Bundesgerichte in der erwähnten Entscheidung in Sachen Planta, sowie auch in dem Urtheile in Sachen Brusio vom 25. Januar 1881 aufgestellten Grundätzen nun, an welchen einfach festzuhalten ist, erscheint dieser Anspruch der Klagepartei jedenfalls nur dann als begründet, wenn die Oberzollbrücke über die Landquart einen Bestandtheil einer internationalen Alpenstraße bildet; denn, wie in den angeführten Entscheidungen festgestellt und ausführlich begründet ist, liegt in dem durch Art. 30 der Bundesverfassung normirten außerordentlichen Bundesbeitrage an die Alpenkantone ein Aequivalent für die

weggefallenen Zollentschädigungen nur insoweit, als diese sich als Vergütung für Zollgebühren, die auf internationalen Alpenstraßen erhoben wurden, qualifizierten. Als internationale Alpenstraßen im Sinne des Art. 30 der Bundesverfassung sind aber, wie ebenfalls in den erwähnten bundesgerichtlichen Entscheidungen an der Hand der Entstehungsgeschichte der citirten Verfassungsbestimmung, insbesondere der Botschaft des Bundesrathes vom 31. Januar 1872, nachgewiesen wurde, von den bündnerischen Alpenstraßen lediglich die Splügen-, Verhardin-, Julier- und Malojastraße zu betrachten und es kann sich daher im vorliegenden Falle nur fragen, ob die sogenannte deutsche Straße von Chur nach der lichtensteinischen Grenze, an welcher die Oberzollbrücke über die Landquart gelegen ist, einen Bestandtheil einer dieser internationalen Alpenstraßen bilde.

3. Diese Frage ist aber ohne Weiters zu verneinen, denn die sogenannte deutsche Straße gehört zwar nach der Terminologie der graubündnerischen Gesetzgebung zweifellos zu den sogenannten Kommerzialstraßen d. h. den vom Staate unterhaltenen Straßen, ebenso unzweifelhaft aber ist auch, daß sie keinen Bestandtheil einer der genannten Alpenstraßen bildet. Diese nämlich wurden unbestrittenermaßen seit dem Jahre 1818 und zwar von Chur aus nach der italienischen Grenze gebaut, während die sogenannte deutsche Straße bereits viel früher, d. h. schon im Jahre 1785 und in einer ganz andern Richtung, nach der deutschen (lichtensteinischen) Grenze hin erstellt worden war. Es ergibt sich denn auch aus der angeführten Botschaft des Bundesrathes vom 31. Januar 1872 zur Evidenz, daß bei Festsetzung des dem Kanton Graubünden mit Rücksicht auf seine internationalen Alpenstraßen auszurichtenden außerordentlichen Bundesbeitrages von 200,000 Fr. als Ausgangspunkt der bündnerischen internationalen Alpenstraßen die Stadt Chur angenommen wurde, wie dies die für die bündnerischen Alpenstraßen dort angenommene Länge von 48 Stunden zeigt. Daneben kann der von der Klagepartei hervorgehobene Umstand, daß die sogenannte deutsche Straße vor Eröffnung der Eisenbahnen eine erhebliche Bedeutung für den internationalen Verkehr gehabt habe, offenbar nicht in Betracht kommen; denn wenn dies auch

richtig sein mag, und insofern die deutsche Straße allerdings als internationale Straße mochte betrachtet werden können, so gehört sie doch keineswegs zu den internationalen Alpenstraßen, auf welche Art. 30 der Bundesverfassung sich bezieht.

4. Was sodann das eventuelle Begehren anbelangt, es sei der Kanton zu verpflichten, die Brücke sammt den dieselbe schützenden Wuhungen gegen Bezahlung des Schätzungswerthes derselben zu übernehmen, so hat die Klagepartei weder in den Rechtschriften noch im heutigen Vortrage sich des nähern darüber ausgesprochen, auf welchen Rechtsgrund dieses Begehren gestützt werde; es soll indeß dieses Begehren wohl darauf begründet werden, daß dem Domkapitel das Eigenthumsrecht an der Brücke zustehe, die Verpflichtung desselben aber, die Brücke dem öffentlichen Verkehre offen zu halten, mit dem Wegfalle der Zollentschädigung dahinfalle und daß nun der Kanton, da er die Brücke ihrem bisherigen Zwecke erhalten wissen wolle, verpflichtet sei, dieselbe im Wege der Expropriation zu erwerben. Allein dieser Anschauung kann keineswegs beigetreten werden. Denn: Es mag dahin gestellt bleiben, ob überhaupt das Eigenthumsrecht an der Brücke dem Domkapitel zustehe, wovon allerdings beide Parteien auszugehen scheinen. Denn, auch wenn das Eigenthumsrecht des Domkapitels anerkannt wird, so muß doch festgehalten werden, daß die Brücke einen integrierenden Bestandtheil der öffentlichen Straße von Chur nach der Lichtensteingrenze bildet, und daher wie die übrigen Theile dieser Straße eine bleibend zum öffentlichen Gebrauche bestimmte Sache ist. Dies ergibt sich zur Evidenz aus den oben Fakt. A hervorgehobenen Thatsachen, insbesondere aus dem Vertrage von 1785, wodurch sich offensichtlich das Domkapitel verpflichtet hat, die Brücke als Bestandtheil der damals gebauten öffentlichen Straße zu unterhalten. Demgemäß aber ist klar, daß für so lange als die Bestimmung der Brücke zum Gemeingebrauche nicht aufgehoben worden ist, das Eigenthumsrecht des Domkapitels jedenfalls hinter diese Bestimmung zurücktreten muß und den Eigenthümer in keiner Weise zu willkürlicher Verfügung über die Sache berechtigt, vielmehr kann dieses Eigenthumsrecht insolange jedenfalls blos ein latentes, durch die öffentliche Zweckbestimmung der Sache gebundenes sein und kann

daselbe 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 hierzu anzuhalten, wozu ihm durch die Bestimmung des Art. 2 des Vertrages vom 18. Oktober 1850, wonach er in diesem Falle zu Zurückhaltung der Bollenschädigungen 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 Klagen anzubringen und Ansprüche geltend zu machen. Vielmehr muß in der unverkürzten Auszahlung der Bollenschädigungen durch den Kanton die Anerkennung gehöriger Erfüllung der Unterhaltungspflicht erblickt werden. Es ist sonach der Kanton einfach bei seiner Erklärung zu behaften, 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 Wuhrungeu 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 Wuhrungeu 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 Beteiligten 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 Messur 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