1285

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines zweiten Nachkredites für die Vollendung einer fahrbaren Strasse von Vira nach Indemini.

(Vom 11. Juni 1920.)

Durch Bundesbeschluss vom 14. Juni 1917 wurde dem Bundesrate für den Bau einer fahrbaren Strasse von Vira nach Indemini ein Kredit von 80 % des Kostenvoranschlages von Fr. 450,000, also Fr. 360,000, bewilligt.

Hierbei hatte der Kanton Tessin eine Beitragsleistung im Verhältnis von 20 % der Baukosten, die Bestreitung der Kosten für Enteignungen und Baumaterialien und die Verpflichtung für den Unterhalt der Strasse übernommen.

Da nach den eingetretenen Verteuerungen der vorgenannte Kredit nicht genügte, wurde durch Bundesbeschluss vom 13. Februar 1919 ein Nachkredit von Fr. 550,000 bewilligt, von welchem der Bund 90 % oder Fr. 495,000 und der Kanton 10 % oder Fr. 55,000 übernommen hatten.

Das Bureau für Befestigungsbauten des eidgenössischen Militärdepartementes gelangte während der Bauausführung zur Erkenntnis, dass eine nochmalige Kostenüberschreitung nicht zu umgehen sei, trotz seiner Bemühungen alle in Betracht fallenden Mittel anzuwenden, durch welche Ersparnisse zu erzielen waren. Die Vermehrung des Gefälles in einer Strecke von etwa 3 km Länge bis zu der im Bundesbeschluss vom Jahre 1917 festgesetzten maximalen Steigung von 12 % hat dann die kantonalen Behörden zu einer Einsprache veranlasst.

Es wurde von dieser Seite auf einen Grossratsbeschluss vom Jahre 1917 hingewiesen, wonach diese grösste Steigung nur auf einer ganz kleinen Strecke zulässig gewesen wäre. In den ersten Baujahren wollte man dieser von der Kantonsregierung aufgestellten, in den Bundesbeschlüssen aber nicht aufgenommenen Bedingung entgegenkommen, musste aber darauf verzichten. Bei den viel schwierigeren Verhältnissen des Jahres 1919 hat man notgedrungen die Länge des Baues, wo es noch möglich war, verkürzen müssen, ohne aber die Maximalsteigung von 12 % zu überschreiten.

Aber auch diese Vereinfachung konnte die Mehrkosten nicht ausgleichen.

Das Bureau für Befestigungsbauten berichtete mit Schreiben vom 21. Oktober 1919, der Baukredit sei erschöpft und die Strasse könne im gleichen Jahre nicht mehr vollendet werden.

Auf Antrag des eidgenössischen Departementes des Innern beschloss der Bundesrat am 31. Oktober 1919, für die Begleichung der Baurechnung der im Sommer und Herbst 1919 ausgeführten Arbeiten, für die Besoldung des Personals und für Vorbereitungsarbeiten, auf Rechnung eines später von den eidgenössischen Räten zu gewährenden Nachkredites, einen Vorschuss von Fr. 150,000 zu bewilligen, der von der Abteilung Kassa- und Rechnungswesen des Finanzdepartementes dem eidgenössischen Bureau für Befestigungsbauten zur Verfügung zu stellen sei.

Das genannte Bureau wurde hierbei eingeladen, über die Ursachen der Kostenüberschreitung und über die Höhe des noch von den eidgenössischen Räten zu verlangenden Nachkredites genaue Erhebungen zu machen und dem eidgenössischen Departement des Innern zuhanden des Bundesrates und der eidgenössischen Räte Bericht zu erstatten.

Infolge weiterer Berichte und Berechnungen genannten Bureaus wurde demselben durch Bundesratsbeschluss vom 9. März 1920 ein nochmaliger Vorschuss von Fr. 150,000 gewährt, damit, ohne Unterbruch der Arbeit, die im Anfang der diesjährigen Bauzeit sich ergebenden Arbeitsverhältnisse als Grundlage für die den eidgenössischen Räten in der Junisession vorzulegenden Kostenberechnungen benützt werden können.

In seinem Bericht vom 11. Mai d. J. gibt nun das Bureau für Befestigungsbauten des eidgenössischen Militärdepartementes folgende Zahlen an:

„Ausgaben bis 30. April 1920 Fr. 1,133,500

Veranschlagte Vollendungskosten:

Restzahlung an Unternehmer Tami .	Fr.	32,000	
Rückvergütung an Kredit Kriegsmobilmachung für Transporte mit Lastauto und gelieferte Sprengmittel .	„	15,000	
Pendente Entschädigungen für Landschaden	„	500	
Vollendung der Bauarbeiten auf der Nordrampe (nach Spezialdevis) .	„	200,000	
Vollendung der Bauarbeiten auf der Südrampe (nach Spezialdevis) .	„	13,500	
Unterhalt der fertigen Strasse bis zu deren Abgabe an den Kanton Tessin	„	8,800	
Aufräumen der Bauplätze, Instandstellung des Werkzeuges, Transport des Materials und der Baubaracken in die Depots . . .	„	8,000	
	Fr.	277,800	
Allgemeine Unkosten und Unvorhergesehenes zirka 10 %	„	28,700	
			„ 306,500
Total der Baukosten			**Fr. 1,440,000**“

Ferner heisst es in diesem Bericht wörtlich:

„Gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag vom Jahre 1916 im Betrage von Fr. 450,000 ergibt sich somit eine voraussichtliche Überschreitung von Fr. 990,000.

Am Ende des Jahres 1918 hatten wir mit einer Erhöhung der Baukosten auf Fr. 1,000,000 gerechnet, d. i. mit einer Kreditüberschreitung von Fr. 550,000, und mit Bundesbeschluss vom 13. Februar 1919 wurde ein Nachkredit von Fr. 495,000 (90 % von Fr. 550,000) bewilligt, während der Kanton Tessin Fr. 55,000 (10 % von Fr. 550,000) übernahm.

Mit unserem Schreiben vom 15. November 1918 haben wir Ihnen über die Ursache der damals vorgesehenen Kostenüberschreitung von Fr. 550,000 ausführlich berichtet, und unsere Ausführungen sind auch in die Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 9. Dezember 1918 aufgenommen worden.

Unterm 21. Oktober 1919 teilten wir Ihnen mit, dass die Voraussetzungen, unter welchen Ende 1918 die Berechnung der

Vollendungskosten des Strassenbaues vorgenommen worden waren, leider nicht eingetroffen seien und dass eine nochmalige bedeutende Kreditüberschreitung zu gewärtigen sei. Als Ursache derselben führten wir das nochmalige Ausbleiben tüchtiger Arbeitskräfte, speziell guter Mineure, an, sowie das weitere Steigen der Arbeitslöhne um zirka 70 % gegenüber dem Vorjahre. Ende des Jahres 1918 bezahlten wir beispielsweise die Handlanger im Maximum mit 75 Cts. per Stunde. Im Frühjahr 1919, bei der Wiederaufnahme der Bauarbeiten, mussten wir Fr. 1 per Stunde offerieren, um überhaupt Arbeiter engagieren zu können, und durch die Einführung der 48-Stundenwoche mit Lohnausgleich, wie dies durch Bundesratsbeschluss vom 22. April 1919 angeordnet wurde, erhöhte sich automatisch der Stundenlohn der Handlanger auf Fr. 1. 25. Im gleichen Verhältnis stiegen die Stundenlöhne für Maurer und Mineure, die wir bis Fr. 1. 60 per Stunde bezahlen mussten.

Trotz dieser hohen Löhne war es uns nicht möglich, genügend Arbeitskräfte zu gewinnen, um die Strasse im Jahr 1919 vollenden zu können. Von der 17,6 km betragenden Totallänge sind auf Ende April 1920 vollendet zirka 15,0 km

im Bau zirka	1,6	„
noch nicht begonnen	1,0	„
Total	17,6	km

Beim Baubeginn in diesem Jahr sind die Arbeitslöhne ungefähr die gleichen geblieben wie letztes Jahr. Durch Vergebung einzelner Strassenstücke in Akkord an Arbeiterkompagnien suchten wir, wie übrigens schon früher, die Arbeitsleistungen möglichst zu erhöhen, und wir haben alles getan, um gute Mineure aus Italien heranzuziehen, bis jetzt leider ohne Erfolg.

Nach den bisherigen Erfahrungen können wir aber auch jetzt noch keine Garantie dafür übernehmen, dass die berechneten Vollendungskosten nicht wiederum überschritten werden. Ob der gegenwärtig im Baugewerbe bestehende Konflikt eine nochmalige Erhöhung der Arbeitslöhne bringt, können wir nicht wissen. Ferner haben Sie aus dem Schreiben des tessinischen Baudepartementes vom 30. Januar 1920 ersehen, dass der Kanton Tessin flachere Böschungen und Vermehrung der Futtermauern verlangt. Mit Zuschrift vom 23. April 1920 an unser Baubureau erachtet er zum Schutze der Strasse auch noch Aufforstungen an Rutschhalden als notwendig und, statt dem blossen Ansäen der Böschungen, Bepflanzungen und Flechtwerke. Bei der Über-

gabe der Strasse an den Kanton wird dieser sicher noch eine Menge anderer Nacharbeiten verlangen, und auch von Landeigentümern werden gewiss nachträglich noch verschiedene Entschädigungsforderungen eingehen, die vom Kanton unterstützt an uns gewiesen werden. Ob der im Voranschlag für Unvorhergesehenes eingesetzte Betrag von Fr. 28,700 zur Deckung aller solcher Auslagen genügen wird, entzieht sich unserem Wissen.

Wir machen schliesslich noch darauf aufmerksam, dass nicht nur die gewaltige Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise die Baukosten der Strasse so enorm erhöht hat, sondern es hat auch die durch den Mangel an Arbeitskräften verursachte lange Bauzeit (statt 2 Jahre 4 Jahre) naturgemäss eine beträchtliche Vermehrung der allgemeinen Unkosten mit sich gebracht. Der Unterhalt des fertigen Strassenstückes, das von der Bevölkerung schon seit dem Sommer 1918 in Benützung genommen wurde, verursachte auch grosse Kosten, die aus dem Baukredit bestritten werden mussten. Besonders durch den Holztransport mit den für grosse Lasten ungeeigneten Landesfuhrwerken wurde das Strassenstück Vira-Monti di Fosano sehr stark beschädigt. Unser Ansuchen an das tessinische Baudepartement, dieses fertige Strassenstück zu übernehmen oder wenigstens den öffentlichen Verkehr darauf zu untersagen, wurde aber abschlägig beschieden."

Zu diesem Bericht kann folgendes gesagt werden:

Das Bureau für Befestigungsbauten, welches im Auftrag des Militärdepartementes diesen Strassenbau leitet, hat die zur Vollendung des Werkes erforderlichen Mehrkosten auf Grund der gegenwärtigen ungünstigen Arbeitsverhältnisse berechnet und hierfür einen Betrag von Fr. 440,000 angegeben.

Vergleicht man die Summe von Fr. 1,440,000, welche für die Vollendung der Indeministrasse berechnet worden ist, mit den Kosten für die vor Kriegsbeginn ausgeführte Samnaunstrasse, so ergibt sich folgendes Verhältnis:

Samnaunstrasse: $3,_{20}$ m Breite auf $9,_{2}$ km Länge und $4,_{20}$ m Breite auf $6,_{8}$ km Länge; Kosten (ohne Lawinengalerien) pro m Fr. 100, pro m^2 Fr. 27. 50.

Indeministrasse: $3,_{30}$ m Breite auf 18 km Länge; Kosten pro m Fr. 80, pro m^2 Fr. 24.

Zwischen diesen beiden Strassen besteht eine gewisse Ähnlichkeit. Die Samnaunstrasse liegt in etwas schwierigerem Gelände, wurde aber zu einer Zeit ausgeführt, wo man in der Wahl der Arbeitskräfte freie Hand hatte und die Löhne und Materialpreise noch nicht durch den Krieg in die Höhe getrieben waren.

Eine Gesamtausgabe für die annähernd 18 km lange Indeministrasse von Fr. 1,440,000 kann demnach nach den heutigen Arbeitsverhältnissen nicht als eine ausserordentlich hohe bezeichnet werden.

In bezug auf den vom Bund zu übernehmenden Anteil an dem für die Vollendung der Indeministrasse noch zu bewilligenden Baukredit kann folgendes gesagt werden:

Der Bundesbeschluss vom 14. Juni 1917 überbindet dem Kanton einen Anteil von 20 % an die zu Fr. 450,000 veranschlagten Baukosten.

Sollte der Kostenvoranschlag überschritten werden, so haben sich der Kanton Tessin und der Bund im Verhältnisse von 20 % und 80 % an den Mehrkosten zu beteiligen.

Im weiteren sind die Enteignungen und der Strassenunterhalt dem Kanton überbunden werdon.

Im Bundesbeschluss vom 13. Februar 1919 wurde der Beitrag des Kantons an die damals vorgesehenen Mehrkosten von Fr. 550,000 auf 10 % verringert.

Am 4. Mai hat nun das Departement des Innern die Regierung des Kantons Tessin von der Notwendigkeit, einen zweiten Nachkredit für die Vollendung der Indeministrasse zu verlangen, in Kenntnis gesetzt, unter der Annahme, dass sie sich zu den Bedingungen des Bundesbeschlusses vom 13. Februar 1919 an den Kosten der Überschreitung beteiligen werde.

In ihrer Antwort vom 17. Mai 1920 bestätigt der Staatsrat des Kantons Tessin seine Ausführungen vom November 1918, nach welchen er dem Grossen Rate vorschlug, an den damals zu erteilenden Nachtragskredit von Fr. 550,000 einen kantonalen Beitrag von Fr. 55,000 (10 %) zu bewilligen, unter der Bedingung jedoch, dass diese Leistung als eine endgültige gelten solle.

Nachdem der Grosse Rat diesem Vorschlag zugestimmt hat, erklärt die Regierung des Kantons Tessin, dass sie, gestützt auf diesen Beschluss und ihr Schreiben vom 3. Dezember 1918, sich an der jetzigen Nachforderung, der sie gänzlich fern stehe, nicht beteiligen könne.

Unter diesen Umständen wäre auf den kantonalen Anteil an den noch zu deckenden Kosten zu verzichten; dafür muss aber verlangt werden, dass der Kanton nach dem in bisheriger Weise vollendeten Bau, d. h. auf Ende 1920, den Unterhalt der Strasse übernehme, ohne in bezug auf die Sicherung der Böschungen durch höhere Mauern, Anpflanzungen, Verflechtungen

und dergleichen, wie sie für eigentliche Kunststrassen, aber nicht für einfache Gebirgssträsschen üblich sind, weitere Anforderungen zu stellen.

Da der Unterhalt der Strasse dem Kanton zufällt und die finanzielle Beteiligung des Kantons an den Baukosten als eine verhältnismässig sehr bescheidene angesehen werden kann, so ist es ein Gebot der Billigkeit, dass der Kanton an die Übernahme der Strasse keine Bedingungen knüpfe, die den Abschluss des Baues verlängern und die ohnehin übermässigen, der Eidgenossenschaft aufgebürdeten Kosten noch erhöhen.

Somit erlauben wir uns, im Anschluss an die Bundesbeschlüsse vom 14. Juni 1917 und 13. Februar 1919 den nachstehenden neuen Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. Juni 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung eines II. Nachkredites an den Bundesrat für die Vollendung einer fahrbaren Strasse von Vira nach Indemini.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Juni 1920,

beschliesst:

Art. 1. Ausser dem gemäss den Bundesbeschlüssen vom 14. Juni 1917 und vom 13. Februar 1919 dem Bundesrate für den Bau einer fahrbaren Strasse von Vira nach Indemini bewilligten Kredite von einer Million Franken, bzw. Fr. 855,000 Bundesbeitrag, wird für den vollständigen Ausbau genannter Strasse ein II. Nachkredit von Fr. 440,000 bewilligt, zahlbar in zwei Raten in den Jahren 1920 und 1921.

An diese neue Bewilligung wird die Bedingung geknüpft, dass die Behörden des Kantons Tessin, gemäss Bundesbeschluss vom 13. Februar 1919, Art. 1, *b* und *c*, in eigenen Kosten alle für die Strasse nötigen Enteignungen, mit Einschluss der Baumaterialien, besorgen und sich verpflichten, die Strasse ohne finanzielle Beteiligung des Bundes stets in gutem Zustande zu erhalten.

Ferner hat der Kanton Tessin, vom Jahre 1921 an, die Ausführung aller zum Unterhalt gehörenden Arbeiten und der allfällig später noch erforderlichen Ergänzungen auf seine alleinigen Kosten zu übernehmen.

Art. 2. Der Bau der Strasse ist auf Ende des Jahres 1920 zu vollenden. Auf diesen Zeitpunkt gibt der Bund dem Kanton Tessin die in bisheriger Weise fertig gebaute Strasse ohne weitere Verpflichtungen ab.

Art. 3. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 4. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines zweiten Nachkredites für die Vollendung einer fahrbaren Strasse von Vira nach Indemini. (Vom 11. Juni 1920.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1920
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	25
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	1285
Datum Date Data	16.06.1920
Seite Page Pagina	539-546
Ref. No	10 027 575

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.