

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

B e r i c h t

des

Schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung,
betreffend

- I. die Beiträge des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz und Wallis für Erstellung der Furka-, Oberalp- und Aarenstraße;
- II. den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für das projektierte bündnerische Straßennez;
- III. die finanziellen Verhältnisse der Eidgenossenschaft.

(Vom 26. Juni 1861.)

I.

Lit.!

Seit unserer Botschaft vom 29. November 1860, die in der Dezeration der Rätthe behandelt wurde, aber nur im Nationalrathe zum Abschlusse kam, haben wir in der Frage der militärischen Verbindungsstraßen in den Alpen die weitem vervollständigenden Schritte gethan.

Der Beschluß des Nationalrathes vom 21. gieng dahin:

- 1) „Zum Zwecke der Erstellung von Verbindungsstraßen zwischen den „Kantonen Graubünden und Wallis und dem Innern der Schweiz „wird der Bundesrath eingeladen, die bereits angehobenen militärischen und technischen Expertisen zu vervollständigen und mit den „betheiligten Kantonen über den Bau der Straßen und über die

„Beiträge des Bundes, so wie über die Art und Weise der Aus-
führung Unterhandlungen zu pflegen.

- 2) „Der Bundesrath wird ferner eingeladen, der Bundesversammlung
„so bald möglich definitiven Bericht und Anträge sowol über die
„fahrbar zu machenden oder zu verbessernden Pässe, als über das
„Ergebniß der Unterhandlungen mit den Kantonen, und endlich über
„die der Eidgenossenschaft auffallenden ökonomischen Opfer, bezie-
„hungsweise die Aufbringung der hiefür nothwendigen Mittel vorzu-
„legen.“

Diesen Direktionen folgend, ließen wir die Studien über die Furka-
straße vollenden, für welche nun die Pläne und Kostenberechnungen
sämmlich vorliegen; es wurde durch Offiziere des Geniebüreau eine Re-
kognoszierung des Grimselpasses vorgenommen, um zur Vergleichung die
Verhältnisse und Kosten einer Straße über diesen Paß annähernd zu er-
mitteln; ferner wurden die von den Ständen Uri und Schwyz schon in
frühern Jahren aufgenommenen Pläne der Axenstrasse einer eingehenden
Prüfung unterworfen, und endlich, veranlaßt durch eine Eingabe des
luzernischen Offiziervereins, Studien über die Führung einer Straße am
linken Ufer des Vierwaldstättersees (über Seelisberg und Stanz) vornehmen.

Zugleich eröffneten wir die Unterhandlungen mit den theilhaftigen
Kantonen. Nachdem mit den Ständen Uri und Graubünden bezüglich auf
Bundesbetheiligung über die Erstellung der Oberalpstraße und des projek-
tirten ländnerischen Straßennetzes konferirt worden war, wurde später
auch mit den an der Furka- und Axenstrasse theilhaftigen Kantonen eine
Konferenz abgehalten, in welcher für die Ausführung dieser Unternehmen
die maßgebenden Grundsätze besprochen und festgestellt wurden.

Das Ergebniß aller dieser vervollständigenden Untersuchungen und
Verhandlungen legen wir Ihnen in dem gegenwärtigen Berichte vor, und
verbinden damit diejenigen Anträge, die wir der Sachlage entsprechend
erachten.

1. Furkastraße.

Der Zweck dieser Straße ist, zwischen dem Kantone Wallis und der
Zentralschweiz eine direkte Verbindung zu erstellen. Die Bedeutung,
welche diese Straße hat, und die Veranlassung, sie zum Gegenstande
einer eintätlichen Untersuchung zu machen, sind in unserer Botschaft vom
29. November 1860 des Nähern dargestellt worden*) und, um bereits Ge-
sagtes nicht zu wiederholen, verweisen wir einfach darauf.

Was hier zu erörtern ist und in den Verhandlungen des National-
rathes vom Dezember 1860 vornehmlich in Zweifel gezogen wurde, be-
trifft zunächst die Frage, ob die Verbindung des Wallis mit der Zentral-
schweiz nicht auf andern Wege als über die Furka zu suchen sei, und
als ein solcher anderer Weg ward der Grimselpaß genannt.

*) S. Bundesblatt v. J. 1860, Band III, Seite 343.

Die Grimselstraße würde aber den Zweck, dem die Furkastraße entspricht, nur theilweise erfüllen. Sie würde wol das Wallis mit dem Innern der Schweiz in Verbindung setzen, sei es durch das Aare-Thal nach Thun, sei es über den Brünig nach Luzern; aber nicht mit Tessin, nicht mit Graubünden und nicht mit dem sehr wichtigen Thale von Uri-feren. Wir nennen letzteres sehr wichtig, weil es eine militärisch sehr geschützte Lage hat, im Centrum der vier großen schweizerischen Thal- und Flußausläufe, des Rheins, Tessins, der Rhone und Reuß liegt, und deshalb als Operationsbasis für jeden zur Vertheidigung der Gebirgskantone Graubünden, Tessin und Wallis zu führenden Krieg, so wie als gesicherten Depotplatz für Militärmaterial und Militärbedürfnisse jeder Art sich eignet.

Nur mit der Furkastraße wird eine ununterbrochene innere Verbindungslinie von Genf bis in die äussersten Theile von Graubünden erzielt und das Rhone- und Rheinthal in direkten Zusammenhang gesetzt, während die Grimselstraße zunächst nur das Rhone- und Aarethal verbinden und mittels eines zweiten Bergüberganges — des Brünigs — immer nur noch in das Reußthal und nicht in das Rheinthal führen würde.

Die vier Gebirgskantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis nehmen im Flächenraum annähernd die Hälfte der Schweiz ein. Sie umfassen fast das ganze schweizerische Alpengebiet, und gränzen enge in einander. Sie haben aber unter sich noch keine, oder höchst unvollständige Verbindungen; Wallis ist von allen drei, Uri von Wallis und Graubünden und umgekehrt, und Tessin von Wallis abgeschnitten. Es ist auch politisch wichtig, daß alle diese Kantone unter sich eine direkte Verbindung erhalten, und diese gewährt ihnen nur die Furka-, nicht aber eine Grimselstraße.

Der Grimselpaß liegt zwar um 834' tiefer als die Furka (7273' gegen 8107' über Meer); allein nach den obwaltenden Verhältnissen ist dieß von keinem Gewicht. Was nämlich zunächst die Schneeeablagerung betrifft, so steht die Straße über die Furka günstiger, als diejenige über die Grimsel; sie kommt in den höhern Regionen durchwegs auf die dem Süden zugekehrte Abdachung zu liegen, während die eine Hälfte des Grimselpasses ganz dem Norden zugekehrt ist. Der mit Rekognoszirung des Grimselpasses beauftragte Genieoffizier, welcher die Furka und Grimsel in den Monaten November und Dezember vorigen Jahres passirte, sagt aus, daß auf der Grimsel eine größere Schneemasse falle und liegen bleibe, als auf der Furka. Das Becken des Todtensees, an welchem die Grimselstraße vorbeiführen müßte, ist von allen Seiten umschlossen; der Wind, von welcher Seite er bläst, häuft auf diesen Punkt allen Schnee der umliegenden Gebirgskämme an; die Nähe der großen Rhone- und Aaregletscher, zwischen welchen der Höhenübergang liegt, erkältet die Temperatur in hohem Grade; die hohen Gebirgskämme gegen Westen zu, hinter welchen die Sonne frühe verschwindet, unter-

halten auf dem Todtensee eine eiskalte Luft, und die nord-südliche Richtung des Passes legt ihn der ganzen Wirkung des Nordwindes bloß. Im Jahre 1860, als auf der Furka aller Schnee schon lange verschwunden war, lag er auf der Grimsel stellenweise noch sehr tief und verschwand den Sommer über nie ganz. Eine vom 11. bis 14. Juni des laufenden Jahres vorgenommene Rekognoszierung durch die Genieoffiziere bestätigt obige Thatfachen neuerdings durch sehr einlässliche Nachweisungen. Wir verweisen auf die Spezialberichte des Genie-Oberlieutenants Huber vom 1. Februar und 14. Juni 1861.

Bezüglich auf Leichtigkeit des Verkehrs würde die geringere Höhe der Grimsel einen Vortheil gewähren, so weit es den Verkehr mit dem Berner Oberland und Bern betrifft; allein für den Verkehr mit der Central-schweiz gieng dieser Vortheil mehr als verloren, indem entweder ein zweiter Bergübergang über den Brünig mit 1473' Steigung von Meiringen aus, oder der weite Umweg über Bern zu machen wäre. Die Furkastraße dagegen weist von Oberwald bis Flüelen nur einen einzigen Höhenübergang und gar keine Gegensteigungen und Gegengefälle auf, und von Flüelen aus kann der Verkehr sächerartig nach jeder Richtung der Ostschweiz, wie der Nord- und Westschweiz mit gleicher Leichtigkeit sich verzweigen.

Ihrer sonnigen Lage wegen wird die Furkastraße auch leichter zu unterhalten und angenehmer zu befahren sein. Und was endlich die Bau-schwierigkeiten und Baukosten betrifft, so verhält es sich damit wie folgt:

Die Grimselstraße würde bei Oberwald beginnen und in gleicher Linie mit der Furkastraße laufen bis Kohlplatz, einer Strecke von 3 Kilometern, und annähernd die Hälfte Weges nach Gletsch. Am Kohlplatz verläßt sie das Tracé der Furkastraße, um an steiler Bergwand hinauf in zahlreichen Zickzack die Grimselhöhe zu erreichen.

Der Trennungspunkt von dem Furka-Tracé kann nicht nach Gletsch hinauf verlegt werden, da die Mennwand der Lawinen wegen zu gefährlich ist, um an dieser hinauf die Straße nach der Grimsel zu führen. Von der Höhe führt das Tracé abwärts vom Grimselspital, der Handelf und Gutannen vorbei bis Hof, wo es mit der bereits bestehenden Fahrstraße nach Meiringen zusammentrifft. Die ganze Länge der zu erstellenden Straße beträgt, die Strecke zwischen Oberwald und Kohlplatz inbegriffen, 42,750 Meter oder annähernd 9 Schweizerstunden.

Größere Bau-schwierigkeiten erzeigen sich auf der nördlichen Abdachung: die Genieoffiziere schließen sich dem Urtheile des Ingenieurs Koller an, welcher im Jahre 1851 mit Untersuchungen über die Alpeneisenbahnen beauftragt wurde. Dieser sagt: „Von Meiringen bis Urweid sind die Schwierigkeiten nicht groß; allein nachher ändern sich die Umstände; es sind nicht hohe und steile Felswände, welche den Weg ver-sperren, wie an der Biamala und zum Theil am Gotthard, und die,

„einmal überwunden, ein vollkommen sicheres Tracé darbieten; eben so wenig „Wildbäche, welche aus Seitenthälern herabstürzen; es sind Trichter für „Lawinen und Felsblöcke, welche sich auf beiden Seiten des Thales von „den parallel laufenden Rämmen des Ritzlihornes und Diechterhornes, „die eine Höhe von 8—10,000' erreichen, herabstürzen... Wenn auch „hervortretende Felsen nicht zu durchbrechen sind, so existiren dagegen ge- „fährliche Schuttkegel von Berg- und Wasserstürzen, die schwer zu um- „gehen sind. Man begegnet im Thale entweder sehr großen Abfällen, oder „aber Trichtern von Lawinen und Einstürzen, um endlich bis an die Schneeregionen zu gelangen.“

Der Bericht der Genieoffiziere fügt diesem bei, daß die Handek als der Scheidepunkt angesehen werden könne; untenher dem großen Wasserfalle ist das ganze Thal mit Bergtrümmern angefüllt, während obenher bis zur Grimsel man festem felsigen Grunde begegnet, der jedoch immerhin von Lawinen und Erdstürzen durchfurcht ist.

Die Baukosten werden veranschlagt:

1) Erstellung des Straßenbettes von Oberwald bis Kohlplaz laut De-	
vis für die Furkastraße Fr.	60,000. —
Von Kohlplaz bis Hof	„ 1,389,500. —
	Fr. 1,449,500. —
2) Brücken	„ 196,000. —
3) Künstliche Gallerien	„ 300,000. —
4) Accessorische Arbeiten	„ 110,000. —

Total Fr. 2,055,500. —

Darin sind Kostenansätze für Bauaufsicht durch die Eidgenossenschaft, Bureaukosten, Grunderwerbung und Militärgebäude nicht begriffen, die in dem Berichte der Genieoffiziere enthalten sind, zum größern Theile aber entweder vermieden oder aber verschoben werden können.

Das Tracé der Furkastraße führt im Ganzen durch viel weniger zerklüftetes Terrain. Von Kohlplaz aufwärts bis Gletsch ist eine der schwierigeren Strecken; die Rhone muß überschritten und, um Gletsch zu erreichen, ein längerer Kehrring angebracht werden, der an einer Stelle vor Lawinen geschützt werden muß. Von Gletsch bis obenher des westlichen Randes des Rhonegletschers, in einer Höhe von 1750 bis 2373 Metern, führt die Straße dem schattseitigen Abhang entlang, welcher indeß durch die hier noch waltende Vegetation vor Lawinen und Erdstürzen gesichert ist. Es ist dieß die einzige Strecke des Furka-Tracé, die eine der Sonne abgewendete Lage hat. Oberhalb des Rhonegletschers setzt die Straße auf den sonnseitigen Abhang hinüber und windet sich in vielfachen Kehren dicht neben dem Gletscher hinauf auf das bis zum Focke der Furka hin sich erstreckende Plateau. Diese Partie wird in der Reihe aller Alpenstraßen das schönste Panorama darbieten, tief unter sich nämlich die weitest glänzenden Felder des Rhonegletschers bis zu seinen obersten Stufen

hinauf, und gegenüber die großartigen Gebirgsköpfe der Berner- und Valseralpen. Von dem Joche der Furka fällt die Straße, stets auf der sonnseitigen Höhe bleibend, in ziemlich gleichmäßigem, nicht sehr starkem Gefälle bis nach Fuchsegg, unmittelbar oberher Realp, und wird von da, abermals in vielen Zickzags nach Realp, und von da nach Hospenthal zur Einmündung in die Gotthardstraße geführt. Vom Rhonegletscher an bis oberher Realp folgt demnach das Tracé nicht dem Thalwege, wie der jetzige Saumpfad, sondern bleibt stets auf der Höhe des sonnseitigen Abhanges; es hat dieß den großen Vortheil, daß die Straße viel freier wird von Schnee und auch nicht den Lawinen ausgesetzt ist, wie dieß im Thalwege der Fall wäre, wo von den nahen steilen Abhängen her die Schneemassen sich herabstürzen und, weil von der Sonne wenig beschienen, zu vielen Stellen das ganze Jahr über nicht verschwinden.

Die Gesamtstrecke der zu erbauenden Straße von Oberwald bis Hospenthal beträgt 44 Kilometer oder 9 Schweizerstunden.

Die Kosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Herstellung des Straßenbettes mit Kunst- und Brückenbauten	Fr. 1,171,000. —
2) Gallerien und accessorische Arbeiten . . .	„ 300,000. —
zusammen	Fr. 1,471,000. —

Darunter sind die Kosten für Expropriation, für Bauaufsicht durch die Eidgenossenschaft und für Militärgebäude ebenfalls nicht begriffen.

Für die Furkastraße steht somit der Kostenvoranschlag um mehr als Fr. 500,000 niedriger als für die Grimselstraße. Freilich beruhen die Kostenberechnungen dieser letztern nicht auf einlässlichen Studien- und Terrainaufnahmen, sondern nur auf einer allgemeinen Rekognoszierung und Vergleichung; wenn aber auch in Folge von detaillirten Terrainstudien vielleicht ein niedrigerer Kostenvoranschlag errichtet werden könnte, so glauben wir doch zuversichtlich den Satz aussprechen zu können, daß in Beziehung auf die Kosten die Grimselstraße jedenfalls keinen Vorzug vor der Furkastraße hat.

Diese Thatfache, in Verbindung mit der weiter oben hervorgehobenen allgemeineren Bedeutung und den übrigen berührten Vorzügen der Furkastraße, bestimmten uns, an dem schon in unserer frühern Botschaft ausgesprochenen Satze festzuhalten, die Verbindung des Wallis mit der Central-schweiz über die Furka anzustreben.

Auf dieser Basis leiteten wir denn auch die Unterhandlungen mit den theilhaftigen Kantonen ein, nämlich mit Uri und Wallis. Die Grundsätze, über welche man sich besprach und vereinbarte, sind folgende:

- „1) Die Kantone Uri und Wallis übernehmen die Bauausführung, und „der Bund hat nur einen zu bestimmenden Beitrag zu leisten.“

Wir halten dafür, es sei diese Stellung des Bundes zu dem Unternehmen unsern bundesstaatsrechtlichen Verhältnissen angemessener, als wenn der Bund selbst die Ausführung übernehme.

- „2) Der Beitrag des Bundes für die ganze Strecke von Oberwald bis Hospenthal hat in einer festzustellenden fixen Summe zu bestehen, in welcher aber die Ausgaben für allfällige Militärgebäude und Militäranlagen, die der Bund anzubringen für gut finden mag, nicht inbegriffen sein sollen.“

Es versteht sich, daß wenn der Bund sich entschließen sollte, Militärgebäude anzubringen, seien es Blothäuser oder eine Kaserne auf der Höhe, er dieß von sich aus zu thun hätte. Für einmal halten wir die Entscheidung für Erstellung solcher Gebäude nicht notwendig; auf der Höhe des Passes wird voraussichtlich ohnehin ein größeres Beherbergungsgebäude entstehen; bloße Zufluchts Häuser, wie sie auf den höhern Alpenstraßen üblich sind, genügen auch, und es braucht der eigentlichen Blothäuser vorläufig nicht. Bei der Anlage aller dieser Gebäude kann immerhin danach gestrebt werden, daß sie so viel wie möglich eintretendenfalls auch den militärischen Bedürfnissen zu dienen geeignet sind, da solches ohne erwähnenswerthe Mehrkosten geschehen kann.

Die zu leistende Summe ist an beide Stände unvertheilt zu verabfolgen, ihnen überlassend, sich über die Repartition und die Art und Weise der Bauausführung, ob durch gemeinschaftliche Unternehmer oder nicht, zu verständigen.

- „3) Der Ausführung sollen die vom eidg. Geniebüro aufgestellten Pläne zu Grunde gelegt werden; den Kantonen bleibt aber vorbehalten, im Verlaufe des Baues oder vorher schon Modifikationen zu beantragen, welche vom Bundesrathe oder von dem von diesem zu bezeichnenden Organe zu prüfen und nach Ermessen zu genehmigen sind.

„Die Fahrbahnbreite soll nirgends weniger als 14' betragen; wo es ohne erhebliche Kostenvermehrung geschehen kann, soll sie 15' betragen, und wo dieß thunlich ist, überdieß sogenannte Ausstellplätze angebracht werden.“

In den Plänen des Geniebüro ist die Fahrbahnbreite durchwegs zu 15' angenommen; wir halten aber nach vorgenommenen Ermittlungen dafür, daß eine Minimalbreite von 14' genüge, um so mehr, als die nämliche Breite für die Straße über die Oberalp und für die bereits erbaute Straße von Dissentis abwärts und die meisten übrigen bündnerischen Straßen angenommen wird.

Was die Steigungen betrifft, so verbleibt es bei den Normen, welche den Plänen des Geniebüro zu Grunde liegen, wonach die Durchschnittssteigung 6 ‰ und die Maximalsteigung 10 ‰ beträgt. Ueber die Frage, ob nicht höhere Steigungen zulässig seien, haben wir noch besondere Erörterungen anstellen lassen, nach denen sich ergibt, daß eine höhere Maximalsteigung — vielleicht mit Ausnahme ganz exceptioneller Verhältnisse und auf ganz kurze Strecken — nicht rathsam ist. Die Straße soll aber nicht bloß zum Transporte von Artillerie und Kriegs-

fuhrrwerken dienen, sondern wird in weitaus größerem Maße von dem friedlichen Verkehr benutzt werden.

- „4) Die wirklichen Ausführungspläne über sämtliche Bauten sind dem Bundesrath zur Feststellung und Genehmigung zu unterstellen; ebenso die für allfällige Unternehmer aufzustellenden Kostenhefte.“
- „5) Der Bundesrath hat das Recht, die plan- und kontraktmäßige Ausführung der Bauten zu überwachen, und wenn den Vorschriften nicht nachgelebt würde, auf Abhilfe zu dringen.“
- „6) Die Straße soll längstens bis 1. Juli 1864 vollendet sein.
„Die Ausbezahlung des Bundesbeitrages erfolgt im Verhältnisse des Vorrückens der Arbeiten.“
- „7) Den Kantonen Uri und Valais liegt der Unterhalt der Straße ob, in der Meinung, daß deren Offenhaltung im Winter ihrem eigenen Ermessen anheingestellt bleibe. Die Eidgenossenschaft übernimmt bezüglich auf den Unterhalt und Schneebruch keine Verpflichtung.“

Die Frage des Unterhaltes ist eine sehr erhebliche. Wir haben Ermittlungen anstellen lassen über die Kosten auf andern Pässen, und zwar für den einfachen Unterhalt und für den Schneebruch im Winter. Folgendes ist das Ergebnis nach dem Durchschnitt der letzten Jahre:

	Höhe. Meter.	Einfacher Unterhalt. Per Kilometer.	Schneebruch. Fr. 475. 27	Fr. 704. 03
St. Gotthard	2159	Fr. 475. 27	Fr. 704. 03	
Splügen	2111	„ 474. 60	„ 617. 13	
Hinterrhein bis zur Höhe des Bernhardin	2131	„ 347. 57	„ 537. 83	
Höhe des Bernhardin	2131	„ 401. 63	„ 454. 97	
Juster (von Stalla nach Silva- plana)	2313	„ 295. 33	„ 254. 23	
Simplonstrasse	2008	„ 361. 15	„ 293. 60	

Diese Preise beziehen sich überall nur auf die höhern Regionen der benannten Straßen. Keiner dieser Pässe erreicht die Höhe der Furka von 2436 Meter.

Es ist also anzunehmen, daß der einfache Unterhalt der Furkastrasse, mit Rücksicht auf ihre geringe Breite und darauf, daß überall ein ausgezeichnetes Belegungsmaterial in der Nähe ist, auf Fr. 200—300 per Kilometer, oder im Ganzen auf Fr. 8000—12,000 zu stehen kommt.

Der Schneebruch im Winter wird im Ganzen auf Fr. 15,000—20,000 angeschlagen. Die geringe Anzahl von Reisenden und Waaren, welche im Winter diesen Paß zu benutzen im Falle sind, begründen einen solchen jährlichen Aufwand nicht. Es versteht sich aber von selbst, daß wenn zur Zeit, wo die Sommerkurse auf den Alpen eröffnet zu werden pflegen,

die Räumung der Straße von allfälligen Schneeüberresten in den Bereich des gewöhnlichen Unterhaltes fällt.

Sollte aus militärischen Gründen die Oeffnung des Passes im Winter nöthig werden, so ist es hinwieder ebenso wenig zweifelhaft, daß die Kosten durch den Bund zu tragen wären, wie solches in andern ähnlichen Fällen schon geschehen ist.

Die oben berührten Grundsätze über die Ausführung des Unternehmens wurden mit den Abgeordneten der Konferenzstände Uri und Wallis nicht in dem Sinne besprochen und vereinbart, daß sie zum voraus in Form eines zweiseitigen Vertrages zum Abschlusse gelangen. Vielmehr sprachen wir den Standesabgeordneten gegenüber den zu befolgenden Gang uns dahin aus, daß wir nach einigen noch rückständigen Ermittlungen und Vervollständigungen bezüglich auf die Pläne und Kostenberechnungen unsere definitiven Anträge an die Bundesversammlung stellen werden, einerseits über die Größe des Bundesbeitrages und andererseits über die daran zu knüpfenden Bedingungen. Die Bundesversammlung werde alsdann das eine und andere unter der Form eines Beschlusses erlassen und letzterer dann den Kantonen zur schließlichen Bestimmung oder Ablehnung mitgetheilt werden.

Das Maß des Bundesbeitrages selbst wollten wir nicht zum Gegenstand der Konferenzverhandlungen machen, weil daraus zu leicht ein Hin- und Hermarken hätte entstehen können, und weil in dieser Weise die Stellung der Bundesversammlung viel freier bleibt. Nach Abwägung der obwaltenden Verhältnisse glauben wir, es sollen für die Bestimmung des Bundesbeitrages folgende Momente in Betracht fallen:

Die Furkastraße hat eine vorherrschend schweizerische Bedeutung; die militärischen Interessen der Schweiz bilden den Hauptanstoß zu ihrer Erstellung; dazu kommen die politischen: nähere Verbindung und Bekanntschaft der Gebirgsthäler und Gebirgskantone unter sich und mit dem Herzen der Schweiz, und die kommerziellen, besonders mit Rücksicht auf den eine so hohe Bedeutung einnehmenden Touristenverkehr in der Schweiz.

Für die zunächst beteiligten Kantone Uri und Wallis ist die Bedeutung der Straße mehr nur lokaler Natur; die Thäler von Ursern und von Goms (Oberwallis) einzig ziehen direkten Nutzen von der Straße; die untern Theile beider Kantone einen nur indirekten.

Beide Kantone gehören in die Klasse der weniger wohlhabenden; sie haben verhältnißmäßig wenig fruchtbaren Boden, sehr wenig Industrie und Handel und überdies, besonders das Wallis, mit verheerenden Elementen der Natur (Ueberschwemmungen u.) zu kämpfen.

Der Unterhalt der neuen Straße wird für sie schon eine erhebliche Last sein.

Es ist Bundesbrüderliche Aufgabe der geographisch glücklicher gelegenen Theile der Schweiz, den abgelegenen Kantonen die Mittel bieten zu helfen,

in Bezug auf geistige und materielle Zustände der gesammten Schweiz sich immer mehr zu nähern.

Aus diesen Gründen kommen wir zu dem Schlusse, daß der Bund die Erstellungskosten der Straße in der Hauptsache tragen solle, und die Kantone Uri und Wallis nur in geringerem Verhältnisse in Mitleidenenschaft zu ziehen seien. Als Leistungen der Kantone, glauben wir, sollten vorzüglich angesehen werden:

Die Anweisung alles erforderlichen Grund und Bodens zur Erstellung der Straße, mit einem Worte, die Kosten aller erforderlichen Expropriationen; ferner die Anweisung aller Plätze zur Ausbeutung des nöthigen Materials in Stein, Kies und Erde, und die Anweisung alles nöthigen Holzes; endlich der Transport alles erforderlichen Holzes und der Steine zu allen Brücken- und Kunstbauten. Diese Leistungen können billigerweise ganz auf Rechnung der Kantone belassen werden, weil sie meist von den nächst gelegenen Bewohnern und Gemeinden selbst erfüllt werden können und sie dabei kaum mehr Baarauslagen haben werden, als ihnen der Bau der Straße selbst in anderer Weise Gelegenheit zu Verdienst gibt. Endlich erscheint es nicht unbillig, daß die Kantone neben dem Bundesbeitrage auch noch einige Geldopfer bringen, die wir jedoch nur in bescheidenem Maße in Anschlag bringen möchten.

Gestützt auf diese Erwägungen erachten wir einen Bundesbeitrag für die Erstellung der Furkastraße von Oberwald bis Hospenthal im Belaufe von Fr. 1,200,000 für angemessen, wogegen selbstverständlich von Seite der Kantone die oben verührten Bedingungen zu erfüllen sind und namentlich in den vorschriftsgemäß auszuführenden Bauten inbegriffen sein sollen:

- 1) die Erstellung des Straßenbettes, mit allen Brücken und andern Kunstbauten;
- 2) die Erstellung der erforderlichen Zufluchthäuser, und
- 3) die Erstellung der erforderlichen Schutzwehren gegen die Lawinen.

2. Oberalpstraße (Urnerseite).

Die Oberalpstraße ist die naturgemäße Fortsetzung der Furkastraße; sie hat für den Kanton Graubünden eine ähnliche Bedeutung wie die Furkastraße für den Kanton Wallis. So weit die Straße auf bündnerischem Gebiete liegt, bildet sie einen Bestandtheil des von diesem Kantone projektirten Straßennetzes, und fällt deßhalb in den zweiten Haupttheil dieses Berichtes. Hier handelt es sich um die Straße auf der Urnerseite von der Oberalpkhöhe bis hinunter nach Andermatt.

Es versteht sich, daß die bündnerischerseits projektirte Oberalpstraße nur dann von allgemeinerer Bedeutung ist, wenn sie nicht bloß eine Sakstraße, sondern wirklich bis nach Andermatt durchgeführt wird. Deßhalb und weil sie überdies einen Bestandtheil der aus militärischen Gründen

angestrebten direkten Verbindung zwischen Valais und Graubünden bildet, zogen wir auch den ernerischen Theil in den Bereich unserer Untersuchungen und Verhandlungen.

Die zur Prüfung des bündnerischen Straßennetzes ernannten Experten, die Herren Ingenieure Leuba und Wild, geben in ihrem Gutachten vom 16. November 1860 die Länge der Straße von Andermatt bis an die bündnerische Gränze an auf 9080 Meter oder 1,90 Stunden. Die Höhe von Andermatt über dem Meere beträgt 4765', die Höhe des Oberalpüberganges 6879'; es ist also eine Steigung zu überwinden von 2144'.

Eigentliche Terrainstudien und Planaufnahmen für die Straße haben weder auf bündnerischer, noch auf Urnerseite stattgefunden; die Angaben der Experten beruhen vielmehr nur auf allgemeinen Refognoszirungen und Schätzungen. Die Kosten der Straße auf beiden Kantonsgebieten veranschlagen die Experten auf Fr. 85,000. Die Wegstunde, von Disentis bis Andermatt (6,13 Stunden) zusammen auf Fr. 519,550, wovon sie auf den Theil von Uri Fr. 160,000 verlegen.

In einem spätern, durch das Mittel der Behörden von Uri zu hiezzeitiger Kenntniß gelangten Spezialberichte des einen Experten, Herrn Leuba, schätzte dieser die Kosten auf Urnerseite auf Fr. 205,205, was wesentlich darin seinen Grund zu haben scheint, daß der Experte diesmal ein Tracé mit längerer Entwicklung zu Grunde legte, indem die Gesamtlänge desselben 11,245 Meter, statt früher 9080 Meter, und die höchste Steigung bloß 8,2 % beträgt.

Die Genieoffiziere endlich, die mit der Refognoszirung des Passes beauftragt wurden, veranschlagen die Kosten, mit Hinzuschlagung von 10 % für Unvorhergesehenes, auf Fr. 180,000, wobei sie Steigungen bis zu 10 % zugeben.

In allen diesen Schätzungen sind die Kosten für die Expropriation nicht inbegriffen.

Um über die Ausführung dieser Straße sich zu berathen und zu verständigen, wurde auch Uri zu der Konferenz einberufen, welche mit Graubünden bezüglich auf das bündnerische Straßennetz veranstaltet wurde. Die allgemein technischen Bedingungen und die Zeit der Ausführung der Straße wurden vereinbart und von uns ein Beitrag von Fr. 125,000 in Aussicht gestellt. In Beziehung auf die Form des Abschlusses wurde das Nämliche festgestellt wie für die Furkastraße, daß nämlich nicht der Weg des Vertrages gewählt, sondern die Bundesversammlung durch einen Beschluß die Bedingungen und das Maß des Bundesbeitrages bestimme und dieser Beschluß nachher dem Kantone zur Bestimmung mitgetheilt werde.

Bezüglich auf die Bedingungen, welche an den Bundesbeitrag geknüpft werden, verweisen wir auf den beigefügten Beschlußentwurf.

Einer besondern Motivirung und Erläuterung bedürfen sie nicht, da sie mit denjenigen für die Furkastraße im Allgemeinen übereinstimmen.

Den Beitrag von Fr. 125,000 halten wir den Verhältnissen, wie sie hier obwalten, für angemessen. Es bleiben dem Kanton Uri, beziehungsweise dem Bezirke Ursern, dabei freilich noch, außer den Expropriationen, bei Fr. 35–55,000 zu leisten; allein so gering auch die Gesamtbevölkerung des Kantons und diejenige von Ursern speziell ist, so halten wir dieselbe doch für fähig, dieses Opfer zu bringen, indem auch hier wieder ein großer Theil der Summe von der Bevölkerung selbst durch Hand- und Fuhrleistungen abverdient werden kann und die Straße überdies dem Lande einen bleibenden Nutzen bringt, der ein nicht unbedeutendes Opfer jedenfalls werth ist.

3. Azenstraße.

Die Azenstraße wurde in unserer Botschaft vom 29. November 1860 als ein vervollständigendes Glied der Furka- und Oberalpstraße dargestellt und deren Ausführung als höchst wünschenswerth nachgewiesen.

In einer um die nämliche Zeit eingelangten Druckschrift der Regierungen von Uri und Schwyz sprechen dieselben das Gesuch aus, es wolle die hohe Bundesversammlung durch Ertheilung angemessenen Auftrages und Kredites an den hohen Bundesrath die Ausführung des nationalen Werkes der Azenstraße sichern. Die Regierungen von Zug und Tessin unterstützten durch besondere Zuschriften dieses Gesuch.

Ein ausführlicher Plan mit Kostenberechnung wurde von den Ständen Uri und Schwyz bereits im Jahr 1838 der Tagsatzung vorgelegt zum Zwecke, die Bewilligung eines Weggeldes zu erhalten. Die Kosten wurden damals veranschlagt nach dem einen Projekte — horizontal dem See entlang führend — auf Fr. 606,000 a. W., nach dem andern Projekte etwas über die Höhen führend, auf Fr. 521,000 a. W. Die Tagsatzung bewilligte für den Fall der Ausführung ein Weggeld für jeden Fußgänger von 1 Bz., für jedes eingespannte Pferd 20 Bz. In ihrer Eingabe vom November vorigen Jahres berechnen die Regierungen von Uri und Schwyz die Kosten zu Fr. 1,300,000.

Der genannte Plan wurde seit der letzten Dezenbersitzung sowohl der Prüfung des Genie-Inspektors, als den bundesräthlichen Zivilexperten für die Furkastraße (La Meca, Müller und Traisse) unterworfen. Genie-offiziere unternahmen eine Untersuchung an Ort und Stelle, und ihr Gutachten geht dahin, daß, wenn die Straße über die Höhen geführt wird, zu dem Zwecke Steigungen bis zu 5%, und eine dem militärischen Bedürfnisse genügende Breite von 15' angenommen werde, die Straße um Fr. 680,000 erstellt werden könne.

Die Zivilexperten dagegen sind der Ansicht, und wir stimmen ihnen bei, daß der kommerzielle Charakter dieser Straße viel mehr ins Gewicht

zu fallen habe und deßhalb der Straße eine größere Breite (18'), die Parapets nicht inbegriffen, und geringere Steigungen zu geben seien. Sie berechnen auf dieser Grundlage die Kosten nach folgenden drei verschiedenen Projekten (Straßenlänge: 11,845 Meter oder 2½ Stunden:

- 1) Die Straße horizontal dem See entlang geführt Fr. 1,210,000
- 2) Mit Steigung bei Brunnen zu 4 ‰ " 1,140,000
- 3) Mit Steigungen bei Brunnen und bei Flüssen bis zu 4 ‰ " 842,000

In den mit Uri und Schwyz gepflogenen Konferenz-Verhandlungen erklärten beide Stände, daß sie zwar einer horizontalen Straße den Vorzug gäben, allein die Kosten hiefür kaum aufzubringen seien, so würden sie sich zum dritten Projekte von Fr. 842,000 entscheiden, wobei es immerhin ihre Tendenz sein werde, die Straße so rationell wie möglich anzulegen, was wesentlich von der Größe des Bundesbeitrages abhängen werde.

Wir sind ebenfalls der Ansicht, daß aus ökonomischen Gründen das letztgenannte Projekt der Ausführung zu Grunde zu legen sei, dabei aber die Steigungen und Gegensteigungen möglichst reduziert werden und 3 ‰ nirgends übersteigen.

Die Breite der Straße, da diese in kommerzieller Hinsicht von erheblicher Bedeutung ist, soll nach dem vorliegenden Plane nicht unter 18, — die Parapets nicht inbegriffen — herabsinken, einzig in allfälligen Gallerien ausgenommen, wo sie bis auf 16⅔ beschränkt werden darf.

Als Bundesbeitrag beantragen wir eine Summe von Fr. 600,000, indem wir von folgenden Gesichtspunkten ausgehen: Die Straße wird, bei Innehaltung einer Maximalsteigung von 3 ‰, zirka Fr. 900,000 kosten; der Bundesbeitrag also ⅔ dieser Summe betragen. Dieses Verhältniß erscheint uns angemessen, weil, was den Kanton Schwyz betrifft, dieser erst in der neuern Zeit sein Straßennetz zu vervollständigen begonnen und deßhalb bei der Zollausslösung von 1850 nur das Minimum einer Entschädigung für Weggelder und Zölle erhielt. Der Aufwand, der ihm für Vervollständigung des Straßennetzes noch bevorsteht, ist verhältnißmäßig sehr groß. Was den Kanton Uri betrifft, so wird der von ihm für die Furka-Oberalp- und Aargenstraße zu bestreitende Aufwand zusammengekommen im Verhältniß zu seiner Bevölkerung immerhin ein sehr erheblicher werden, abgesehen davon, daß dazu noch der jährliche Unterhalt kommen wird.

Parallel mit den Untersuchungen über die Aargenstraße ließen diejenigen über die Seelisbergstraße. Mit Eingabe an unser Militärdepartement vom 13. Januar 1861 stellte nämlich der Luzernerische Offiziersverein das Wesuch, und gleiche Stimmen waren auch schon in den Verhandlungen der Räte laut geworden, es möchte untersucht werden, ob statt der Aargenstraße nicht eine solche auf dem linken Seeufer vorzuziehen wäre.

Unter Leitung des Genie-Inspektors wurden durch beorderte Genie-offiziere Untersuchungen an Ort und Stelle vorgenommen und eine Straße tracirt. Die dießfalligen Studien wurden ebenfalls der Prüfung der bundesrätlichen Experten unterlegt.

Das Ergebnis ist folgendes: Seit Erstellung der Achereggbrücke besteht eine fahrbare Straße in gutem Zustande von Luzern bis Bekenried. Von da über Emmaten bis an die urnische Gränze hat Nidwalden in frühern Jahren schon eine Fahrstraße angelegt, jedoch nur in einer Breite von 12' und mit sehr starken Steigungen, die stellenweise bis auf 16 bis 17% gehen. Anschließend an diese Straßen nahmen nun die Genieoffiziere das Tracé auf Urnergebiet von der Höhe des Seelisberges bis Seedorf auf, und zwar ebenfalls in einer Breite von 12' und stellenweise mit Steigungen bis zu 12%. Die Kosten dieser Straße in einer Länge von 14,530 Metern oder ungefähr drei Stunden berechnen sie auf Fr. 290,000, die Zivilexperten auf Fr. 320,000.

Rein nur die militärischen Interessen ins Auge gefaßt, dürfte nun diese Straße allerdings genügen und in so weit den Zweck der Agerstraße ersetzen, obschon durch die starken Steigungen und Gegensteigungen und die geringe Breite der Straße die Bewegungen sehr erschwert würden. Bei dieser Frage nehmen aber die kommerziellen Interessen eine eben so wichtige Stelle ein, als die militärischen, und deßhalb dürfen nicht diese allein maßgebend sein. Für Reisende und Waaren nun würde die Straße in der bezeichneten Richtung und Beschaffenheit offenbar nicht dienen können; der Uebergang über den Seelisberg bedingt eine viel zu große Steigung und Gegensteigung, und wollte man die Straße dem See entlang führen, so kämen die Kosten augenscheinlich und dem Ausprüche der Experten gemäß viel höher zu stehen, als diejenigen einer horizontalen Straße am Ager. Ferner würde die Seelisbergstraße die Verkehrsbedürfnisse der östlichen Schweiz viel weniger befriedigen, indem, um von dieser Seite her nach Glüelen zu gelangen, der große Umweg über Luzern gemacht werden müßte, während die Agerstraße nach allen Seiten hin gleichmäßig befriedigt, da von Luzern nach Glüelen der Weg über Brunnen und den Ager mindestens eben so kurz ist, als über Acheregg und Seelisberg. Aus diesen Gründen haben wir uns in der weitem Verfolgung und Verhandlung der Frage definitiv für die Agerstraße entscheiden müssen.

Bzüglich auf die Form, die Frage zum Abschlusse zu bringen, gilt das für die Furka- und Oberalpstraße Gesagte; und hinsichtlich der zu stellenden Bedingungen verweisen wir auf den angehängten Beschlußentwurf. Nur einen Punkt haben wir dießfalls zu berühren. Uri machte nämlich in den gepflogenen Verhandlungen den Vorbehalt, zur Ausführung der Furka- und Oberalpstraße nur Hand zu bieten, wenn durch einen angemessenen Bundesbeitrag die Ausführung der Agerstraße gesichert werde. Es läßt sich diese Stellung dadurch begreifen, daß vom Standpunkte

der kantonalen und lokalen Interessen aus die Aargenstraße für Uri allerdings wichtiger ist, als die zwei genannten Gebirgsstraßen. Gerade dieß soll aber die Bundesbehörden bestimmen, den sichernden Gegenvorbehalt zu machen, daß der Bundesbeitrag für die Aargenstraße nur in dem Fall geleistet werde, wenn durch Beschlüsse der betreffenden Kantone die Ausführung der Furka- und Oberalpstraße gesichert wird.

4. Frage über mögliche andere Alpenstraßen.

Im Beschlusse des Nationalrathes vom 21. Dezember 1860 wurde unsere Aufgabe zur weiteren Untersuchung und zur Verfolgung der Alpenstraßenfrage auf Verbindungsstraßen zwischen den Kantonen Graubünden und Wallis und dem Innern der Schweiz begrenzt.

In den Anträgen, die wir stellen, haben wir diese Gränze gewissenhaft eingehalten, und wenn die Anträge die Sanction erhalten und zur Ausführung gelangen, so wird der angestrebte Zweck in einer Weise erfüllt, wie solches durch keine andern Straßenzüge möglich ist.

Keine der beantragten Straßen kann durch eine andere ersetzt werden; die Furka nicht durch die Grimsel, der Aargen nicht durch den Seelisberg, die Oberalp nicht durch den Panixerpaß, wenn die Verbindung der Kantone Graubünden und Wallis unter sich und mit dem Innern der Schweiz rationell durchgeführt werden soll.

Neben diesen Straßen wären freilich noch andere wünschenswerth, und es sind deren auch mehrere von verschiedenen Seiten genannt worden. Wir selbst betonten in unserer früheren Votenschaft die Pillonstraße, und auch die Verbesserung der Saumwege über den Sanetsch, Rawyl, die Gemmi und Grimsel. Die Regierung von Tessin regte die Auserenstraße an; der luzernische Offiziersverein, wie schon bemerkt, die Seelisbergstraße; Andere nannten noch den Pragel-, den Panixer- und Runkelspaß.

Wir glaubten aber allen diesen Anregungen keine weitere Folge geben zu sollen, weil die Eidgenossenschaft sich nicht auf den Standpunkt stellen kann, alle wünschenswerthen oder möglichen Straßen auf einmal zu prüfen und zu unterstützen. Die von uns beantragten Straßen sind für die eidgenössischen Interessen die wichtigsten und dringendsten. Sie bilden ein Stammez, das für sich allein einen großen Zweck erfüllt, und an welches sich später alle übrigen Straßen anschließen können, und durch diesen Anschluß einen um so größern Werth erhalten werden. Ob solche Straßen wirklich ausgeführt werden, zu welcher Zeit, in welcher Reihenfolge, ob und mit welchen Beiträgen des Bundes, das sind Fragen, welche wesentlich von den Mitteln und Entschliessungen der Kantone und des Bundes abhängen werden und jedenfalls nur die Zukunft lösen kann. Die Gegenwart soll

nicht Alles erlebigen wollen; auch der Zukunft muß das Ihrige aufbehalten bleiben.

II.

Mit Eingabe vom 27. Juni v. J. stellte der Kleine Rath des Kantons Graubünden, gestützt auf Art. 21 der Bundesverfassung, wodurch dem Bunde die Befugniß eingeräumt ist, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines Theils derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen, das Ansuchen, es möchte die h. Bundesversammlung bei dem von Seite des Großen Rathes des Kantons Graubünden beschlossenen Unternehmen der Vervollständigung des bündnerischen Straßennetzes, welches für die ganze Schweiz, zumal in militärischer Beziehung, von großer Wichtigkeit und Nützlichkeit sei, mit einem Drittel der Unkosten sich theiligen.

Diesem Gesuche waren die Berichte einer zur Prüfung des Projectes aufgestellten Expertenkommission und des Oberingenieurs des Kantons Graubünden, so wie die bezüglichlichen Beschlüsse der Ständekommission und des Großen Rathes und zur vorläufigen Orientirung über das Project selbst, eine Karte des Kantons Graubünden mit den bestehenden und projectirten Straßen beigegeben.

Wenn nun auch schon bei der ersten Uebersicht des vorgelegten Entwurfes die Wichtigkeit einiger der projectirten Straßen für die Eidgenossenschaft in Hinblick auf die mehr oder weniger isolirte Lage des Kantons Graubünden sofort in die Augen fallen und uns daher bestimmen mußte, der Sache unsere volle Aufmerksamkeit zu widmen, so waren die vorgelegten Materialien doch zu unvollständig, um auf Grundlage derselben die ziemlich weitgehenden Projekte beurtheilen zu können, welche ohnehin, auch wenn sie vollständig ausgearbeitet vorgelegen hätten, noch einer Prüfung durch Experten von unserer Seite hätten unterstellt werden müssen.

Um daher die Angelegenheit nach allen Richtungen gründlich zu untersuchen und Ihnen, gestützt auf die dießfalligen Ergebnisse bestimmte Anträge stellen zu können, haben wir unterm 27. Juli v. J. eine Expertise durch Sachverständige angeordnet und, nebst dem Departement des Innern, auch das Militärdepartement und das Postdepartement eingeladen, über die vorliegende Frage, so weit sie den Geschäftskreis jedes dieser Departemente berührt, Bericht zu erstatten.

Die Expertise wurde den Herren Ingenieurs Wild von Zürich und Leuba von Neuenburg übertragen, welche sofort in Verbindung mit bünd-

nerischen Ingenieurs die sämtlichen in Frage stehenden, gebauten und projektirten Straßen des Kantons Graubünden, so wie die zunächst anschließenden österreichischen und lombardischen Straßen besichtigten, und in Bezug auf die projektirten bündnerischen Straßen die erforderlichen Terrainstudien vornahmen, nach welchem sie ihre Kostenberechnungen aufstellten.

Das Ergebniß dieser ziemlich umfassenden Arbeiten ist in dem Expertenberichte zusammengefaßt, welchen wir Ihnen hiemit vorzulegen die Ehre haben.

Bevor wir zur Behandlung dieses Berichtes, welcher die wichtigsten Anhaltspunkte zur Beurtheilung des vorliegenden Projektes in sich vereinigt, übergehen, müssen wir die wesentlichsten Punkte des ursprünglich vom Großen Rathe des Kantons Graubünden beschlossenen Projektes vorausschicken, wobei wir uns vorbehalten, später am geeigneten Orte auf die seither eingetretenen Modifikationen zurückzukommen.

Die Vorschläge der Ständekommission, welche dem Grobtrathsbeschlusse vom Juni 1860 zu Grunde liegen, sind folgende:

„Inner dem Zeitraum von 10 Jahren sollen folgende Verbindungsstraßen erster und zweiter Klasse erstellt, beziehungsweise abbezahlt werden:

- „1) Die Prättigauerstraße;
- „2) die Engadinerstraße;
- „3) die Verninastraße (inklusive die Streke Meschino = Veltlinergränge);
- „4) die Schynstraße;
- „5) die Flüelastraße;
- „6) die Oberalpstraße;
- „7) die Ofenbergstraße (mit allfälliger Abzweigung an die Traelpaßroute);
- „8) die Waltensburg-Brigelserstraße;
- „9) die Lutmanierstraße (falls bis 1866 von keiner Eisenbahngesellschaft dieser Bau in Angriff genommen ist);
- „10) die Davos-Filsurbrückstraße;
- „11) die Chur-Langwiesbrückstraße (Schanfigg);
- „12) Ilanz-Furth und
- „13) eventuell (wie beim Lutmanier) Bonaduz-Rästris.

„Für den Fall, daß in Folge Erstellung einer Eisenbahn durch das Oberland die Lutmanierstraße und die Streke Bonaduz-Rästris wegfallen sollten, sind die eventuellen Ueberschüsse über den Voranschlag zunächst zu verwenden für die Verkehrsöffnung von

„Savien, Samnau, Avers, Vals und Glanz (resp. Eisenbahn Meiershofen.“

Diese Vorschläge wurden dann laut litt. c. der gedruckten Aktienstüke (Beilage 2 des Expertenberichtes) von der Standeskommission folgendermaßen modifiziert:

„Für den Fall, daß der Bau der Flüelastraße namentlich wegen mangelnder Gewähr für die Unterhaltung unterbleiben müßte, tritt an die Stelle derselben die Albulastraße.“

„Die Ansprüche folgender Straßenzüge, welche bereits eine Priorität anwartschaft erworben haben, sollen auch ferner anerkannt und gewahrt sein, nämlich Waltensburg-Brigels, Malans, Bonaduz-Kästris, für den Fall, daß bis 1866 der Bau einer Eisenbahn nicht gesichert sein sollte.“

„Davos-Bazeroi, so weit es sich um die Gemeinden außerhalb Davos handelt.“

„Safien-Bersam.“

„Die Septimerstraße wird obiger Klasse angereicht, und zwar in dem Sinne, daß, falls die beteiligten Thalschaften und Gemeinden den Bau und die Unterhaltung auf sich nehmen, für erstere ein namhafter Beitrag auf Rechnung des gegenwärtigen Projektes geleistet werden solle.“

Schließlich folgen noch eine Anzahl kleinerer Verbindungsstraßen, welche wir aber ganz übergehen, weil solche ihrer untergeordneten Bedeutung wegen hier jedenfalls nicht in Betracht kommen.

Um zu einem möglichst richtigen Urtheile über obige Straßenprojekte und deren Werth und Bedeutung für die Eidgenossenschaft zu gelangen, legten wir den Herren Experten folgende Fragen zur Untersuchung und Beantwortung vor:

- Welches sind in dem projektirten Straßennetz diejenigen Linien und Zwischenverbindungen, die mehr oder weniger im allgemeinen Interesse der Eidgenossenschaft liegen?
- Welchem der beiden Pässe Flüela oder Albula ist vom Standpunkt der eidgenössischen Interessen der Vorzug zu geben?
- Angabe der Länge der nach a bezeichneten Linien nebst approximativer Berechnung der Herstellungskosten.
- Welche von den im Straßennetze bezeichneten Straßen sind bereits erstellt und seit wann?
- Welche Grundsätze sind in Beziehung auf Gefäll, Breite u. s. w. angenommen und entsprechen dieselben dem Bedürfnis?
- Innerhalb welcher Frist können und sollten die zu erstellenden Straßen ausgeführt werden?

Diese sämmtlichen Fragen sind im Expertenberichte ausführlich erörtert und auch am Schlusse desselben (Seite 78) ziemlich bestimmt beantwortet. Wir werden uns daher mit den bezüglichlichen Details nicht weiter beschäftigen, sondern vorzugsweise die für die Subsidienbewilligung maßgebenden Momente hervorheben, und, so weit es zur Begründung unserer Schlussanträge nothwendig erscheint, näher beleuchten.

Da unter den oben aufgezählten Straßen auch solche figuriren, welche bereits schon erstellt sind, wie die Prättigauerstraße, so haben die Herren Experten in ihrem Berichte in erster Linie die vorhandenen Straßen behandelt, welche zusammen eine Gesamtlänge von 93,65 Schweizerstunden repräsentiren. Das Rez der bestehenden Straßen ist in der dem Berichte als Beilage Nr. 2 beigelegten Uebersichtskarte der Straßen des Kantons Graubünden dargestellt, und über deren Längen und Breiten, Maximalgefälle, die Höhe der wesentlichsten Punkte, die Baukosten und Baujahre nebst verschiedenen andern wichtigen Aufschlüssen, sind in der hierüber angefertigten Tabelle (Expertenbericht Beilage Nr. 6) alle nöthigen Angaben enthalten. Auch haben die Experten die einzelnen Straßen, nämlich über den Splügen, den Bernhardin, den Julier, die Prättigau-Straße, die Straßen von Reichenau nach Dissentis, von Silvaplana nach Ardez, den Berninapass vom schwarzen See bis Poschiavo und die Straße Tiefenlatschen-Bergün speziell behandelt (Seite 6—15 des Berichts) und ihr Urtheil dahin abgegeben, daß sie dieselben im Allgemeinen hinsichtlich ihrer Konstruktion und Unterhaltung als ausgezeichnet befunden haben.

An die Beschreibung der bestehenden bündnerischen Straßen knüpfen die Experten auch einen kurzen Bericht über die anschließenden oder längs der Gränze sich hinziehenden lombardischen und österreichischen Straßen (Seite 15—28 des Berichts).

Indem wir hinsichtlich der über diese Straßen gegebenen, zum Theil sehr interessanten Aufschlüsse auf den Bericht verweisen, gehen wir zur Beurtheilung der projektirten Straßen selbst über.

Nach den im Expertenberichte gegebenen Erläuterungen zerfallen die von Graubünden projektirten Straßen in drei Kategorien, nämlich:

- I. solche, welche vom Staat gebaut werden;
- II. solche, die mit einem Staatsbeitrage von den theilhaftigen Gemeinden erstellt werden sollen, und
- III. die Lokalstraßen, d. h. die Verbindungslinien der Dörfer unter einander.

Letztere Kategorie ist aus dem bereits oben angegebenen Grunde auch von den Experten außer Betracht gelassen und nur der Vollständigkeit wegen in der auf Seite 30 des Berichtes aufgestellten „Allgemeinen Uebersicht der projektirten Straßen“ angeführt worden.

Es handelt sich somit nach Weglassung der bloßen Kommunalstraßen noch um die Untersuchung nachstehender Projekte :

Kategorie.	Breite.		Länge in Schweiz- meter. Stund.
1. 1.	^m 4—20 = 14	Schw. Fuß. Straße von Thufis nach Tiefentasten (Schynstraße)	— 2,65.
2. "	"	" Steinsberg oder Ardez nach Martinsbruck	— 5,73.
3. "	"	" von Dissentis nach Oberalp und Andermatt (Oberalpstraße)	— 4,23.
4. "	"	" Davos nach Süs (Fellerastraße)	— 5,75.
5. "	"	" Straße von Samaden bis zum schwarzen See und von Meschino nach Campo Cologno	— 5,21.
6. "	"	" von Dissentis über den Lufmanier bis Olivone (eventuell)	— 4,06.
7. "	3—60 = 12	Schw. Fuß. Von Chur nach Langwies und Davos (Schanfiggstraße	— 8,64.
8. "	"	" von Ilanz nach Furth	— 2. — .
9. "	"	" von Davos bis Filisurbrücke	— 4,06.
10. "	"	" von Bernez nach Münster mit Abzweigung gegen Bormio	— 8,26.
11. "	"	" Bergün nach Ponte (Albulastrasse eventuell)	— 4,32.
12. "	"	" von Bonaduz nach Kästris	— 3,33.
13. "	"	" von Nuis nach Brigels	— 1,42.
14. "	"	" von Stalla nach Casaccia (Sempterstraße)	— 3,36.
Total			— 63,02.

Um vom eidgenössischen Standpunkte aus die Nützlichkeit und Wichtigkeit des projektirten Netzes beurtheilen zu können, ist vor Allem nothwendig, diejenigen allgemeinen Grundsätze aufzustellen, welche im gegebenen Falle das eidgenössische Interesse am Zustandekommen fraglicher Straßen bedingen. Dieses Interesse hat seine Begründung, wie wir bereits im Eingange angedeutet haben, hauptsächlich in der gewissermaßen isolirten Lage des Kantons Graubünden, welcher, im Südosten der Schweiz zwischen zwei bedeutenden Nachbarstaaten eingeklemmt, mit der übrigen Schweiz nur zwei direkte Hauptverbindungen besitzt, nämlich im Norden die Straße über Sargans nach dem St. Gallischen Rheinthal und dem Balensee und im Süden die Straße über den Bernhardin nach dem Kanton Tessin. Eine direkte Verbindung nach dem Innern oder dem Westen der

Schweiz fehlt gänzlich, und man kann daher aus diesen Landestheilen nur auf bedeutenden Umwegen in das Innere des Kantons gelangen, dessen Hauptkommunikationen, welche vorzugsweise dem Handel und Transit dienen, unter sich wieder nur sehr mangelhaft verbunden sind. So sind unter Anderm die großen und volkreichen Thalschaften des obern und untern Engadins von Chur aus nur auf dem bedeutenden Umwege über den Julier zugänglich. Ein großer Theil des Unterengadins und das acht Stunden lange Münsterthal entbehren zur Zeit noch jeder ordentlichen Landstraße; über den Bernina führt, mit Ausnahme des Passes selbst, nach der Gränze bei Tirano nur eine, wie unsere Experten sich ausdrücken „stellenweise erbärmlich schlechte“ Straße, und über andere, für den innern Verkehr ebenfalls wichtige Pässe, wie der Flüela und Albula, muß der Verkehr durch Saumthiere vermittelt werden.

In richtiger Auffassung dieser Verhältnisse haben daher die Herren Experten das Prinzip aufgestellt, daß eine Linie, welche den Kanton Graubünden mit dem Westen, beziehungsweise auch dem Zentrum der Schweiz in direkte Verbindung setzen und sich, die von Norden nach Süden führenden Kommerzialstraßen mit einander verbindend, nach den östlichen Punkten des Kantons (Martinsbruck und Finstermünz) ausdehnen würde, für die gesammte Eidgenossenschaft wie für den Kanton selbst von ausgezeichnetem Vortheile in militärischer, postalischer, kommerzieller und nationalökonomischer Hinsicht sein müßte. Eine Linie von der westlichen Gränze der Schweiz nach der östlichen (Graubünden) ist die Basis, auf welcher nach dem Urtheile der Experten das bündnerische Straßennetz konstruirt werden muß, wenn dasselbe den vereinigten, allgemein schweizerischen und kantonalen Interessen vollkommen entsprechen soll. Diese Linie ist als die natürliche Fortsetzung der Straße aus dem Wallis über die Furka zu betrachten. In militärischer Hinsicht hat sie so zu sagen die gleiche Berechtigung wie die letztere, indem sie in vollkommen gedeckter Lage den Kanton Graubünden, ganz ähnlich wie die Furka dem Wallis, eine direkte Verbindung mit dem übrigen Theile der Schweiz eröffnet, eine Verbindung, welche um so wichtiger und nothwendiger erscheint, wenn man bedenkt, daß in Kriegszeiten, wenn die Verbindung über Sargans unterbrochen werden sollte, eidgenössische Truppen nur über die wenig praktikablen und mühsamen Glarnerpässe (Panixer- und Ristenpaß) und auf dem unverhältnißmäßig großen Umwege über Vellinzona und den Bernhardin nach Graubünden befördert werden könnten, und daß, wenn auch letztere Verbindung unterbrochen würde, der Kanton Graubünden förmlich abgeschnitten wäre.

Durch die Chauffirung des Oberalppasses bis Andermatt, dem Vereinigungspunkte der Gotthard- und der künftigen Walliser-Furkastraße einer-, und bis Dissentis, von wo aus die Verbindung mit Chur und den beiden Kommerzialstraßen (Splügen resp. Bernhardin und Julier) bereits existirt,

andererseits wird einer solchen Gefahr, wie der oben angedeuteten, gründlich vorgebeugt.

Die Oberalpstraße, welche wir für kriegerische Eventualitäten als den Hauptschlüssel zum Kanton Graubünden betrachten, ist das erste Glied, der unserm Straßensystem zu Grunde liegenden Hauptlinie von Westen nach Osten.

Wollte man unbedingt dieser mehr oder weniger idealen Linie folgen, so müßte von Chur aus die Richtung durch das Schanfiggthal, welches im bündnerischen Projekte mit einer Straße bis Langwies bedacht ist, über den Strela bis Davos, über den Flüela nach Süs eingeschlagen werden, von wo aus sich dann die Linie durch das Unterengadin und das Münsterthal weiter ziehen würde.

Wichtige Rücksichten, wie namentlich die schwierige Ueberschreitung des Strelapasses und der Umstand, daß die Straße Chur-Langwies-Davos in kantonaler Beziehung nur von untergeordneter Bedeutung wäre, haben die Herren Experten bestimmt, die von der Regierung vorgeschlagene Richtung anzunehmen, welche offenbar den eidgenössischen wie den kantonalen Interessen weitaus besser dienen wird, als die erstgenannte Linie.

Diese zweckmäßigere Richtung ergibt sich:

- 1) durch die projektirte Straße über den Schun von Thuzis nach Tiefenästen, welche Verbindung zwischen der Splügen- und Julierstraße schon an und für sich von großer Bedeutung ist, indem sie namentlich den postalischen Verkehr wesentlich fördern wird;
- 2) durch die Landwasserstraße (Davos) von der Fällsurerbrücke bis Davos Platz;
- 3) durch die Straße von Davos über den Flüela bis Süs und endlich, nachdem die Straße von Süs nach Ardez nächstens bis Schulz fortgesetzt sein wird, durch die projektirte Straße Schulz-Martinsbruck.

Die projektirte Münsterthalstraße würde sich dieser Hauptlinie vermittels der Straßenstrecke Süs-Bernez anschließen, und käme somit ebenfalls in direkte Verbindung mit dem Innern des Kantons und durch die Brättigauerstraße mit den Handelsstraßen nach Feldkirch, dem Rheinthale und der Wallenseestraße.

Was die im Expertenberichte behandelte Straße über den Fräel anbetrifft, so glauben wir dieselbe füglich übergehen zu können, da sie in dem vom Großen Rathe des Kantons Graubünden unterm 22/23. Oktober definitiv adoptirten Projekte gänzlich beseitigt ist, und auch von Seite der Militär-Experten von der Erbauung dieser Straße entschieden abgerathen wird.

Um auch die Berninastraße, welche aus der Mitte des Oberengadins nach dem Veltlin führt, und der als kommerzieller Straße eine be-

deutende Zukunft bevorsteht, mit dem Centrum des oben dargestellten Netzes in unmittelbarem Anschluß zu bringen, empfehlen die Experten auch den Albulapafß zur Aufnahme in das projektierte Straßennetz.

Die Ständekommission hat in ihrem eventuellen Entwurfe den Albulapafß nur für den Fall aufgenommen, daß der Bau der Flüelastraße namentlich wegen mangelnder Gewähr für die Unterhaltung unterbleiben müßte. Im Beschlusse des Großen Rathes vom 22. und 23. Oktober ist aber dieses Projekt gänzlich bei Seite gelassen worden, in Folge dessen sich nun die theilhaftigen Gemeinden mit Eingabe vom 14. und 17. November beschwerend an den Bundesrath zuhanden der Bundesversammlung gewendet haben, mit dem Gesuche, daß der Albulapafß nachträglich noch in das Netz aufgenommen werden möchte, wobei sie für den Fall, daß ihrem Verlangen entsprochen werden sollte, einen namhaften Beitrag an die Baukosten in Aussicht stellen.

Was uns anbetrifft, so können wir die Aufnahme der Albulastrasse in das hündnerische Straßennetz nicht hinlänglich begründet finden, weil die Verbindungen des untern und obern Engadins mit den nördlichen Gegenden des Kantons wol eben so gut durch den Julier und die neu zu erstellende Flüelastraße, als über den Albula vermittelt werden und nur für einen verhältnißmäßig geringen Theil des obern Engadins etwelcher Vortheil aus der Erstellung der Albulastrasse erwachsen würde. Unter solchen Umständen ist es zu begreifen, daß die Regierung von Graubünden, um das Zustandekommen der dringend nothwendigen Straßen zu ermöglichen, den Albulapafß zu Gunsten des wichtigern, den allgemeinen Verkehrsinteressen besser entsprechenden Flüelapasses beseitigte.

Wir glauben, aus den angeführten Gründen von dem Vorschlage der Experten und den Petitionen für Erstellung der Albulastrasse Umgang nehmen zu sollen und betrachten sonach diesen Punkt als erledigt.

Nachdem wir sämmtliche Projekte, welche von den Experten zur Genehmigung vorgeschlagen werden, durchgenommen und in kurzen Zügen den Zusammenhang derselben dargestellt haben, müssen wir auch noch diejenigen Straßen erwähnen, welche von den Experten nicht zur Aufnahme empfohlen werden.

Es sind dieß die folgenden Straßen: der Lufmanier, die Straße Bonaduz-Nästris, die Linien Nuis-Brigels, Glanz-Furth, Schanfigg und der Septimerpafß.

Die Lufmanierstraße haben die Experten aus dem Grunde nicht in ihre Vorschläge aufgenommen, weil sie annehmen, daß in dieser Richtung eine Eisenbahn erstellt werde.

Wenn wir nun auch die Lufmanier-Eisenbahn einstweilen noch nicht so bestimmt als gesichert betrachten können, wie die Herren Experten glaubten annehmen zu dürfen, so scheint uns die beantragte Verschiebung der Erstellung einer Straße über den Lufmanier gleichwol begründet, da

diese Route, obgleich ihr eine gewisse Bedeutung in militärischen und andern Hinsichten nicht abgesprochen werden kann, wegen ihrer Lage zwischen der Oberalpstraße und dem Bernhardin, doch nicht zu den Hauptmilitärstraßen gezählt werden kann.

Aus dem gleichen Grunde wie bei der Lutmanierstraße haben die Experten auch die Straße Bonaduz-Nästris in ihren Vorschlägen weggelassen. Da aber die Strecke Bonaduz-Nästris als Fortsetzung der wichtigen Militärstraße über die Furka und die Oberalp eine gewisse Bedeutung erhält, so ließen wir dieses Projekt durch die Experten Wild und Leuba nachträglich noch näher beleuchten, indem wir dieselben einluden, uns über die Verhältnisse dieser Straße in Bezug auf ihre Steigungen und Lage in Vergleich mit der bestehenden Straße über Flims Bericht zu erstatten.

Aus den hierüber eingelegten Gutachten ergibt sich, daß zwar allerdings die Straße von Bonaduz nach Nästris, abgesehen von der Wegabflürzung, welche sie gegenüber der Straße über Flims gewähren würde, auch nicht völlig so hoch zu liegen käme als letztere, daß aber diese Vortheile durch die auf der Bonaduz-Nästrisstraße ebenfalls unausweichlichen Contrependenzen und die Nachtheile der schattigen Lage, welche diese Straße erhielte, wieder zum großen Theile aufgehoben würden, so daß sich der verhältnißmäßige bedeutende Kostenaufwand, welchen die Erstellung dieser Straße erfordern würde, in keiner Weise rechtfertigen ließe.

Dagegen schlugen die Herren Experten vor, die Straße von Walddhäuser statt über Flims gegen Lagizun und Digg zu führen, wodurch eine Abflürzung von etwa 600 Metern erzielt würde. Da diese zirka $\frac{1}{2}$ Stunden lange Korrektion nach dem Urtheil der Experten höchstens Fr. 100,000 kosten wird, so ist zu hoffen, daß der Kanton Graubünden nicht anstehen werde, die angeregte Straßenverbesserung ebenfalls ausführen zu lassen.

Die Nebenrouten Muis-Brigels und Flanz-Furth oder, nach der im letzten Großrathsbeschlusse angenommenen Modifikation Flanz-Porclas, mit Abzweigungen nach Peidenbad und Villa, ferner die Schanfiggstraße von Chur nach Langwies sind von den Experten ebenfalls zur Verschiebung empfohlen worden, namentlich mit Rücksicht auf ihre mehr lokale Bedeutung.

Wir sind in Beziehung auf die geringere Wichtigkeit dieser Straßen mit den Experten einverstanden, in so weit es die Nichtaufnahme derselben in die Reihe der mit eidgenössischen Subsidien zu erstellenden Straßen anbetrifft; wir halten jedoch dafür, daß es sich unsererseits keineswegs darum handeln könne, dieselben von dem Projekte auszuschließen, da der Bund hierzu weder die Befugnisse, noch überhaupt irgend welche Veranlassung hat, indem es für das ganze Netz nur von Vortheil sein wird, wenn möglichst viele Zweigverbindungen erstellt werden.

Was endlich den Septimer anbetrifft, so ist man darüber so ziemlich einig, daß dieser Fasz, welcher verhältnißmäßig von geringer Be-

deutung ist, dagegen aber schwierig zu erstellen und zu unterhalten wäre, nicht in Berücksichtigung gezogen werden könne, um so weniger, als derselbe von Graubünden gar nicht in Vorschlag gebracht worden ist.

Es bleibt uns nun noch eine Modifikation zu berühren, welche von den Experten in Bezug auf das Tracé der Landwasserstrasse vorgeschlagen worden ist, und die von Seite Graubündens beanstandet wird.

Im Expertenberichte (Seite 71) ist bereits angeführt, daß bündnerseits die Absicht vorwalte, die Landwasserstrasse von ihrer natürlichen und normalen Richtung abzugiehen, um sie aus lokalen Interessen über Wiesen, Schmitten, Alvenen, Brienz und dann nach Bazelrol herab auf die Strasse von Chur nach Tiefenkaßen zu führen. Diese Andeutung wird durch den zitierten Großrathsbeschuß bestätigt, indem abweichend von der im frühern Projekte für die Landwasserstrasse gebrauchten Bezeichnung „Davos-Filisur-Strasse“ definitiv die Bezeichnung „Strasse von Davos bis Bazelrol“ angenommen ist. Die Experten haben gegen eine derartige Abänderung des Tracé lebhafte Einsprache erhoben, welche sie damit begründen, daß der ganze Gewinn des allgemeinen Projektes zerstört wurde, wenn Rampen und Contrependungen, wie diejenigen von Tiefenkaßen bis Bazelrol freiert würden.

Wir sind zwar gerne geneigt, den lokalen Interessen, so weit es irgend mit den in erster Linie maßgebenden allgemeinen Interessen vereinbar ist, Rechnung zu tragen; da aber die Einwürfe der Experten, sofern sie wirklich begründet sind, nicht wol außer Acht gelassen werden können, so halten wir es nicht für rathsam, uns jetzt schon ohne vorgängige gründlichere Prüfung der Sache definitiv für das eine oder das andere Tracé auszusprechen. Wir sind daher der Ansicht, es sollten über fragliche Straßenrichtung vorerst noch gründlichere Studien gemacht werden, nach deren Ergebnis sodann das definitive Tracé auf dem Wege der Verständigung zwischen dem Bundesrath und der Regierung von Graubünden festgestellt werden könnte.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß das projektirte Straßennetz in militärischer Hinsicht für die Schweiz von großer Wichtigkeit sei. Das Gutachten der Militärkommission, welche im Auftrage des Militärdepartements diese Frage untersucht hat, spricht sich ebenfalls entschieden in diesem Sinne aus. Die Kommission theilt vom militärischen Standpunkte aus die projektirten Straßen in vier Klassen, nämlich:

a. Straßen, deren Erstellung in erster Linie wünschbar ist, als:

- 1) Die Strasse über den Oberalppaß nach Dissentis.
- 2) Die Strasse aus dem Davoserthal über den Flüela vor Dörfli nach Sûs und Engadin.
- 3) Die Strasse durch das Schanfigg über den Strelappaß nach Davos.

b. Straßen, deren Erstellung in zweiter Linie wünschbar ist, nämlich:

- 1) Die Straße von Davos am Platz nach Alvenen resp. Felsenerbrücke.
- 2) Die Straße über den Schyn von Tiefenkaßen nach Thufis.

c. Straßenprojekte, deren Ausführung in dritter Linie wünschbar ist:

der Abulapass;
und endlich

d. Straßenprojekte, deren Ausführung für eine Vertheidigung Graubündens nachtheilig sein dürften, nämlich:

- 1) die Straße, welche vom untern Engadin über Martinsbrut nach Finstermünz führt;
- 2) die Straße von Zernez nach dem Münsterthal und ihre Fortsetzung nach Tauferß;
- 3) die Straße über den Bernina nach dem Puschlav.

In ihren bezüglichen Schlufsanträgen, welche die Militärstraßen überhaupt betreffen, nimmt dann die Kommission den Oberalp paß als eine der „äußerst wichtigen Militärstraßen,“ welche der hohen Bundesversammlung zur Dekretirung vorgeschlagen werden sollen, auf.

Indem wir hinsichtlich der Begründung dieser Klassifikation und des Urtheils der Militärexperten über die vorliegenden Projekte überhaupt auf den heiliegenden Auszug aus dem bezüglichen Protokolle verweisen, glauben wir, in Bezug auf die Schanfiggstraße noch kurz erinnern zu sollen, daß wir bereits oben die Gründe angegeben haben, warum jene Linie von unsern technischen Experten aufgegeben worden ist. Aus den Aufschlüssen, welche über dieses Projekt im Expertenberichte Seite 69 und 70 enthalten sind, geht auch deutlich hervor, daß die von den Militärexperten vorausgesetzte Wegabkürzung sich in Wirklichkeit um ein Bedeutendes reduzieren würde, mithin das von denselben für jene Straße angeführte Hauptmotiv größtentheils dahinfällt.

Wie wir so eben anführten, hat die Militärkommission die östlichen Ausläufer des projektirten Straßennetzes als solche Straßen bezeichnet, die für eine Vertheidigung des Kantons Graubünden nachtheilig sein dürften.

Im Expertenberichte ist auch dieser Punkt einläßlicher behandelt (Seite 52 und 53). Die Herren Experten haben bei Beurtheilung der Frage, ob es passend sei, „Straßen zu öffnen in Gegenden, welche außerhalb der Hauptverkehrs- und Militärstraßen gelegen sind,“ in treffender Weise dargethan, daß das ganze Unternehmen zunächst für den Frieden, für die Entwicklung und Belebung von Industrie und Handel, mit einem Worte, für die allgemeinen Verkehrsinteressen und nicht bloß für Kriegs eventualitäten geschaffen werden solle,

und daß es sich somit nicht darum handeln könne, die außerhalb der strategischen Vertheidigungslinie gelegenen Gegenden dieser Wohlthaten zu berauben, bloß deswegen, weil die in denselben angelegten Kommunikationen im Falle eines feindlichen Angriffes von Außen möglicherweise auch unserem Gegner dienen könnten.

Doch wir glauben uns bei den Bedenken, welche etwa in dieser Beziehung geltend gemacht werden möchten, nicht weiter aufhalten zu sollen. Die kommerzielle Wichtigkeit fraglicher Linien ist zu einleuchtend, als daß sich die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit derselben in Frage stellen ließe; und was die Wahrung der militärischen Interessen anbetrifft, so kann denselben dadurch Genüge geleistet werden, daß bei den auf die schweizerische Gränze auslaufenden Straßen an geeigneten Punkten bauliche Vorkehrungen getroffen werden, damit die Verbindungen im Kriegsfall rasch und wirksam unterbrochen werden können.

Wenn die Hauptstraßenzüge des Kantons Graubünden bis jetzt hauptsächlich der Waarendurchfuhr aus der Schweiz und Deutschland nach Italien und umgekehrt gedient haben, so wird sich dieses Verhältniß mit der projektirten Vervollständigung des Straßennetzes wesentlich anders gestalten.

Es ist ein allgemein anerkannter Erfahrungssatz, daß gute Straßenverbindungen im Innern eines Landes der mächtigste Hebel zur Förderung des Volkswohlstandes sind, indem durch wohlfeilere Konsumtion einerseits und leichtern Absatz der Landesprodukte andererseits Handel, Gewerbe und Industrie gewekt und gehoben werden, sowie auch Land- und Forstwirtschaft einen größern Aufschwung nehmen, als wenn der Absatz auf einen engen, lokalen Kreis beschränkt und die Ausfuhr wegen mangelnder oder mangelhafter Kommunikationen auf ein Minimum reduziert ist.

Die wohlthätigen Wirkungen der Straßenverbesserung werden auch im Kanton Graubünden nicht ausbleiben, sondern wahrscheinlich in frappanterer Weise als sonstwo zu Tage treten. Gegenwärtig sind ganze Gegenden des Kantons Graubünden durch die Scheidemauer seiner Gebirge von einander getrennt. Das Münsterthal z. B. und zum Theil auch das Puschlav sind, weil von ihrem Markte, dem Engadin abgeschnitten, genöthigt, ihre Handelsverbindungen im Tyrol und der Lombardie zu suchen.

Diese und andere, auf den jetzt noch abgeschlossenen Thalschaften des Bündnerlandes schwer lastende Uebelstände werden mit der Erstellung des projektirten Straßennetzes verschwinden; die mit der innern Schweiz über die Oberalp entstehende Verkehrsverbindung, ferner die bei Finstermünz und Tauferes in sicherer Aussicht stehenden internationalen Anschlüsse werden dem durch ein rationelles Straßennetz den wichtigsten Richtungen nach verbundenen Innern des Kantons ebenso viele Quellen des Wohlstandes eröffnen, und es wird sich in jenen Gegenden vielleicht in kurzer Zeit die gleiche gewerbliche und kommerzielle Mührigkeit entwickeln, deren sich die

der topographischen Beschaffenheit des Landes nach günstiger gelegenen Gegenden unseres Vaterlandes erfreuen.

Zu diesem Fortschritte, welcher mit dem eidgenössischen Interesse in enger Wechselwirkung steht, wird vorzüglich auch die in Folge der Vermehrung und Verbesserung der Kommunikationen unerlässlich werdende Kreierung neuer Postverbindungen beitragen. Diese Postverbindungen werden, wie wir annehmen zu dürfen glauben, nicht nur dem allgemeinen Verkehr, sondern auch der Eidgenossenschaft direkt durch Verbesserung des Postars zu dem Vortheil gereichen.

Zwar verspricht sich die Postverwaltung laut beiliegendem Berichte des Postdepartements vor der Hand nur von den Routen

Schulz-Martinsbrut,
Bernina,
Schyn,
Flüela, und der
Prättigaustraße

wirkliche Vortheile, während sie dem Oberalppaß nur eine geringe, den Straßen Fällsurerbrücke-Davos, Chur-Langwies, und Glanz-Portclas sogar keine postalische Bedeutung zuschreibt. Sie fügt jedoch gleichzeitig bei, daß es nicht nur denkbar, sondern sehr wahrscheinlich sei, daß nach einer gewissen Anzahl von Jahren in Folge eintretender Vermehrung des Personenverkehrs durch die Oeffnung der in Rede stehenden Pässe sämtliche, auf diesen Routen zu errichtenden Kurse sich einer namhaften Zunahme der Passagierfrequenz zu erfreuen hätten, wie dieses auf den Routen Chur-Samaden, Samaden-Glefen der Fall gewesen sei, deren Ertrag sich in einem Zeitraume von 10 Jahren um das fünf- und sechsfache vermehrt habe.

Wir glauben, daß sich die Postverwaltung in dieser Rechnung kaum täuschen werde; denn sicherlich wird die Zunahme des Verkehrs eine beträchtliche Vermehrung von Reisenden nach sich ziehen; sodann wird auch die erleichterte Frequenz, der berühmten von Jahr zu Jahr mehr in Aufnahme kommenden Heilquellen St. Moriz, Fideris, Schulz, Tarasp u. sich in den Posteinnahmen der dahin führenden Routen gewiß ebenfalls entschieden fühlbar machen.

Am Schlusse des Berichtes bemerkt das Postdepartement, daß die Schyn-Straße mit Rücksicht auf die für den Postdienst zu verwendenden Fuhrwerke eine Breite von wenigstens 16' erhalten sollte.

Hinsichtlich der Breite der zu erstellenden Straßen im Allgemeinen sahen wir uns veranlaßt, nachträglich noch genauere Erhebungen zu veranstellen.

Es würden zu diesem Zwecke den Herren Experten Wild und Leuba folgende Fragen zur weitem Begutachtung vorgelegt, nämlich:

1. Ob nach allgemeinen Grundsätzen und nach den Erfahrungen auf den bisherigen bündnerischen Straßen, die ebenfalls nicht eine größere

Breite haben, eine Breite von 14' und bei der Landwasserstraße von 12' genüge?

2. Welche Kostenvermehrung die größere Breite nach sich zöge:

a)	bei der Schynstraße,	wenn sie von 14' auf 16'		
b)	" "	" " " 14' " 18'	} erhöht würden?	
c)	" " Oberalpstraße	" " " 14' " 15'		
d)	" " Landwasserstraße	" " " 12' " 14'		

In Bezug auf die Straßenbreite sind die Experten der Ansicht, daß die vorgeschlagenen Breiten für die Verkehrsbedürfnisse genügen. Allerdings seien anderwärts für Handels- und Kommunikationsstraßen bedeutend größere Breiten angenommen worden. Nach den bisherigen Erfahrungen auf den bereits viele Wegstunden umfassenden bündnerischen Straßen von derselben geringen Breite (im Prättigau, im Engadin, auf dem Bernina, und von Tiefenkasten nach Bergün) und den eigenen Wahrnehmungen, welche die Experten bei der Bereisung dieser Strecken gemacht, dürfe behauptet werden, daß diese Breiten vollkommen hinreichend seien.

Indessen käme immerhin mit Rücksicht auf die namhafte Verkehrszunahme, welche sich als Folge der Ausführung des projektirten Straßennetzes mit Grund erwarten lasse, verlangt werden, daß auf den zu erstellenden neuen Straßen von Strecke zu Strecke, wo möglich in halbstündiger Entfernung, besondere Ausweichstellen angelegt werden, wo die Straße auf je zirka 1000' Länge, wenn auch nicht horizontal, doch nur sonst geneigt und mindestens 16 - 18' breit zu erstellen seien.

Die Mehrkosten, welche aus einer Vergrößerung der vorangeschlagenen Breiten entstünden, berechneten die Experten wie folgt:

Für die Verbreiterung			
der Schynstraße	von 14' auf 16'	Vermehrung der Gesamt-	
		kosten 32 0/0, also	Fr. 101,760.
" "	" 14' " 18'	70 0/0 "	" 222,600.
" Oberalpstraße	" 14' " 15'	15 0/0 }	Bünd. Fr. 53,932
" Landwasserstraße	12' " 14'	30 0/0 }	Uri " 24,098 " 78,030.
			" 79,170.

Total der Vermehrung Fr. 481,560.

Hinsichtlich der nähern Begründung dieser Berechnung verweisen wir auf den Bericht selbst.

Aus obigen Angaben ist ersichtlich, daß die Annahme größerer Breiten mit ziemlich bedeutenden Mehrkosten verbunden wäre. Da nun aber dem Kanton in Hinblick auf die großen Opfer, welche er ohnehin für das Unternehmen zu bringen genöthigt ist, die Tragung dieser Mehrkosten nicht wol zugemuthet werden kann und auch der Bund dieselben nicht übernehmen könnte, ohne das Maß der für den vorliegenden Fall anzunehmenden Beitragsverhältnisses zu überschreiten, da endlich eine durchgehends

größere Straßenbreite nach dem Befund der Experten nicht absolut notwendig ist, so glauben wir hinsichtlich der im bündnerischen Projekte bestimmten Breiten von 12' und 14' keine Modifikationen beantragen zu sollen; hingegen wird gewärtigt, daß Graubünden bei der Ausführung der Straßen den Vorschlag der Experten betreffend die Anlegung horizontaler oder wenigstens sanft geneigter Ausweichstellen von 16'—18' Breite auf zirka 1000' Länge gehörig berücksichtigen werde.

Bevor wir diese allgemeine Beleuchtung des vorliegenden Projektes schließen, müssen wir noch kurz die von den Experten (Seite 29 und 77 des Berichtes) angeregte Frage, betreffend den Unterhalt der zu erstellenden Straßen berühren.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen über das Straßenwesen des Kantons Graubünden liegt der Unterhalt der Straßen ausschließlich den Gemeinden ob, durch welche sie führen. Wegen die Anwendung dieses Systems auf die zu erstellenden Straßen haben die Experten etwelche Bedenken erhoben, indem sie befürchten, daß der Unterhalt durch die Gemeinden für die gehörige Instandhaltung von ungefähr 63 Stunden neuer Straßen nicht die nöthige Garantie biete. Wir sind hierüber mit den Experten in so weit einverstanden, daß es allerdings sehr wünschbar wäre, daß der Staat den Unterhalt dieser Straßen selbst übernehme, oder sich wenigstens dabei direkt theiligen würde. Da indessen aus dem Expertenberichte hervorgeht, daß die bis jetzt erstellten Straßen im Allgemeinen sehr gut unterhalten sind, so glauben wir dem Antrage, es möchten an die Bewilligung des von Graubünden nachgesuchten Beitrages sichernde Bedingungen in Betreff des Straßenunterhaltes geknüpft werden, keine Folge geben zu sollen. Wir halten eine solche Bedingung um so weniger notwendig, als dem Bunde im Art. 35 der Bundesverfassung die nöthigen Mittel (Zurückhaltung der Zoll- und Postentschädigungen) an die Hand gegeben sind, um sich die gehörige Instandhaltung fraglicher Straßen zu sichern.

Fassen wir das, was wir bis jetzt über die verschiedenen Seiten des vorliegenden Projektes hervorgehoben haben, zusammen, so kommen wir zu dem Resultate, daß das projektirte Straßennetz unverkennbar im Interesse der Eidgenossenschaft liege, sowol wegen seiner militärischen Wichtigkeit für die Vertheidigung des Landes, als auch in politischer, kommerzieller und postalischer Beziehung.

Hiebei ist jedoch nicht zu übersehen, daß nur für diejenigen Straßen, an deren Erstellung die Eidgenossenschaft ein spezielles Interesse hat, eine Unterstützung von Seite des Bundes eintreten kann, während die Ausführung der übrigen Straßen, die als Zwischen- und Zweigverbindungen mehr den kantonalen und nur indirekt den allgemein schweizerischen Interessen dienen, ausschließlich dem Kanton, beziehungsweise den theilhaftigen Gemeinden überlassen bleiben muß.

Von den sämtlichen Linien des projektirten bündnerischen Straßennetzes bezeichnen wir folgende als speziell im Interesse der Eidgenossenschaft liegend:

- 1) Die Oberalpstraße,
- 2) " Flüelastraße,
- 3) " Straße von Ardez nach Martinsbruck,
- 4) " Berninastraße,
- 5) " Landwasserstraße,
- 6) " Schynstraße,
- 7) " Münsterthalstraße.

Wir haben in unserer Botschaft vom 22. Dezember 1859 (Bundesblatt 1859, II. Band, Seite 652—662), betreffend Zollentschädigung an Graubünden, aus einander gesetzt, auf welche Weise es dem Kantone Graubünden, welcher bei einer im Verhältnisse zu seinem Flächeninhalt geringen Bevölkerungszahl (circa 90,000 Seelen auf 304 Quadratstunden) nur über schwache finanzielle Hilfsmittel zu verfügen hat, möglich gewesen sei, seine Handelsstraßen, welche zu den großartigsten der Schweiz zählen, zu Stande zu bringen. Wir sehen aus jenem Berichte, daß die bedeutenden Baukosten größtentheils durch ziemlich starke Zölle und zollartige Gebühren gedeckt werden mußten. Durch die mit der neuen Bundesverfassung erfolgte Aufhebung der Zölle, Weg- und Brückengelder ist den Kantonen diese Hilfsquelle für den Straßenbau verschlossen worden. Zwar bezieht der Kanton Graubünden gegenwärtig noch alljährlich ziemlich bedeutende Zollentschädigungen; da aber diese Summen zur Verzinsung und Amortisirung von Baukapitalien früherer Straßenbauten verwendet werden müssen, so können dieselben nicht als Beiträge zur Erstellung neuer Straßen betrachtet werden. Wir haben in Berücksichtigung dieser Verhältnisse und namentlich im Hinblick darauf, daß die Zollentschädigungen von Fr. 64,600 und Fr. 63,971. 43 nicht auf unbestimmte Zeit bewilliget sind, schon in der erwähnten Botschaft den Antrag gestellt, dem Kanton Graubünden einen angemessenen Beitrag an das projektirte Straßennetz in Aussicht zu stellen.

Wenn nun auch damals die Fortbezahlung der Entschädigung von Fr. 63,971. 43 Rp. auf weitere 10 Jahre bewilliget wurde, so ändert dieß an der Sache im Wesentlichen nichts, da mit dem Jahre 1864 die andere Entschädigung von Fr. 64,600 wegfällt.

Da die Kosten des projektirten Straßennetzes die finanziellen Kräfte des Kantons jedenfalls bedeutend übersteigen und, wie wir eben gezeigt haben, die früher in solchen Fällen in Anspruch genommenen Hilfsmittel unter der neuen Bundesseinrichtung nicht mehr zu Gebote stehen, so sieht sich der Stand Graubünden genöthigt, zur Verwirklichung jenes eben so nützlichen als großartigen Unternehmens die Unterstützung des Bundes anzusprechen. Es sind seit der neuen Bundesverfassung bereits in mehreren analogen Fällen, wo es sich darum handelte, Unternehmungen von allge-

mein schweizerischem Interesse zu unterstützen, Beiträge aus der Bundeskasse bewilligt oder in Aussicht gestellt worden, wie für die Juragewässerkorrektur, die Rheinkorrektur, die Brünigstraße, die St. Bernhardstraße, die Neußwehrbaute in Luzern und die Ahereggbrücke bei Stansstad. Da sich nun das projektirte bündnerische Straßennetz hinsichtlich seiner allgemein schweizerischen Wichtigkeit nach unserer Ueberzeugung den angeführten Unternehmungen füglich an die Seite stellen läßt, so nehmen wir keinen Anstand, das Gesuch des Standes Graubünden der hohen Bundesversammlung angelegentlich zur Genehmigung zu empfehlen.

In der Eingabe der Regierung von Graubünden, d. d. 27. Juni 1860, ist das Beitragsgesuch in dem Sinne gestellt worden, daß sich der Bund bei fraglicher Unternehmung mit einem Dritttheil der Unkosten theilnehmen möchte.

Laut der auf Seite 80 des Expertenberichtes enthaltenen Zusammenstellung der in Frage stehenden Linien ergibt sich für die oben bezeichneten Straßen folgender Kostenvoranschlag:

Obertal-Dissentiz-Chur	Fr. 359,550.
Flüela	" 460,000.
Ardez-Martinsbruck	" 573,000.
Bernina	" 445,000.
Landwasser von Davos bis Filisurabrücke	" 263,900.
Schnn von Thusis nach Tiefenfasten	" 318,000.
Münster ohne Abzweigung	" 536,900.

Summa des Voranschlages Fr. 2,956,350.

Unser Antrag geht nun dahin, dem Kanton Graubünden an obige Summe eine Subsidie im Betrage von Fr. 1,000,000 zu bewilligen, zahlbar nach Maßgabe des Vorrückens der Arbeiten.

Unter dieses Verhältniß zu gehen, könnten wir deswegen nicht empfehlen, weil zu befürchten steht, daß dadurch das Zustandekommen des ganzen Unternehmens in Frage gestellt würde.

Es versteht sich von selbst, daß an die Bewilligung dieses Bundesbeitrages diejenigen Bedingungen geknüpft werden sollen, welche dem Bunde für die zweckmäßige Verwendung desselben, mit andern Worten, für die gehörige Ausführung des Unternehmens die nöthigen Garantien bieten. Hierunter verstehen wir die Genehmigung der definitiven Pläne durch den Bundesrath, die Bestimmung über die für die Ausführung der Straßen zu beobachtende Prioritätsfolge etc. etc.

In Bezug auf die Bauzeit sind die Experten der Ansicht, daß dieselbe auf 7 Jahre reduziert werden sollte. Wir sehen uns jedoch nicht im Falle, eine solche Aenderung zu beantragen, indem dieß den Finanzplan, den die Regierung von Graubünden dem Projekte zu Grunde gelegt hat, wahrscheinlich in einer Weise modifiziren würde, daß dadurch leicht die Ausführung des Unternehmens selbst gefährdet werden könnte.

Einzig für die Oberalpstraße erscheint die Annahme einer kürzern Baufrist unerlässlich. Wir haben dieselbe im Einverständnisse mit Abgeordneten der Regierung von Graubünden auf Ende 1864, dem Zeitpunkte, bis zu welchem auch die Furkastraße vollendet sein soll, festgesetzt.

Was die Ausführung der übrigen in den Bereich der Bundesunterstützung fallenden bündnerischen Straßen anbetrifft, so glauben wir die Baufristen folgendermaßen festsetzen zu sollen:

für die Schynstraße bis Ende 1867,

für die Landwasser- und die Flüelastraße bis Ende 1869, und für die übrigen Straßen bis Ende 1873.

Diese Fristen sind so berechnet, daß die für das allgemeine schweizerische, namentlich für das militärische Interesse wichtigeren Straßen in erster Linie zur Ausführung kommen.

Gegenwärtige Botschaft war bereits ausgearbeitet, als unterm 8. Juni von Seite der Regierung des Kantons Graubünden zuhanden der h. Bundesversammlung eine neue, das bündnerische Straßennez betreffende Eingabe, d. d. 4. Juni 1861, an uns gelangte.

Mit dieser Eingabe begründet die Regierung von Graubünden nochmals das früher eingeebete Subsidienbegehren im Allgemeinen, und stellt dann im Fernern noch speziell das Ansuchen, daß der Bundesbeitrag auf wenigstens Fr. 1,500,000 festgestellt werden möchte. Sie begründet dieses Gesuch mit den, bei den auf diese Angelegenheit bezüglichen Unterhandlungen gestellten höheren Anforderungen, betreffend Annahme größerer Straßenbreiten, Erstellung der Bonaduz-Nästrisstraße und Bestimmung kürzerer Baufristen. Da aber jene Anforderungen in der Folge theils aufgegeben und, was die Bestimmung der Baufristen anbetrifft, angemessen modifizirt worden sind, und somit dem Kanton Graubünden diefalls keinerlei Erschwerungen oder Mehrkosten erwachsen, so fällt das vorliegende Gesuch, von selbst dahin und wir finden es daher, nachdem alle übrigen Punkte bereits hinlänglich erörtert sind, nicht für nothwendig, auf den Inhalt der erwähnten Eingabe näher einzugehen.

III.

Mittels Schlußnahme vom 21. Dezember v. J. hat uns der Nationalrath ferner beauftragt, über die Aufbringung der finanziellen Mittel zur Ausführung der Furka- und der Alpenbergstraße Bericht zu erstatten.

Dieser Einladung hiermit Folge leistend, glauben wir die Bemerkung vorausschicken zu sollen, daß wir nach unserer Ansicht eine zu beschränkte Stellung einnehmen würden, wollten wir unsere gegenwärtige Berichterstattung bloß auf die vorliegende Frage ausdehnen. Neben den Alpenstraßen wird die Bundesversammlung zugleich über einen Beitrag an das

bündnerische Straßenneuz und namentlich auch über die Transformation des Materiellen der Artillerie zu entscheiden haben.

Da also in nächster Zukunft verschiedene Maßnahmen und Reformen bevorstehen, in Folge deren die Finanzen des Bundes während einer Reihe von Jahren in außerordentlicher Weise in Anspruch genommen werden dürften, so erachten wir es in unserer Stellung, die jährliche finanzielle Leistungsfähigkeit des Bundes im Allgemeinen näher ins Auge zu fassen, und wir glauben dieß bei diesem Anlaße um so mehr thun zu sollen, als der Stand der Finanzen der Eidgenossenschaft je nach den Umständen und Verhältnissen so oder anders beurtheilt wird.

Werfen wir vorerst einen Blick auf den Vermögensetat.

Zur Zeit, als die neue Bundesverfassung (1848) ins Leben trat, fand sich ein Vermögen vor (der Spezialfond nicht eingerechnet),

von	Fr. 6,618,655. 95
zu Ende des abgelaufenen Jahres betrug dasselbe	„ 8,315,693. 64
es hat sich also vermehrt um	Fr. 1,697,037. 69

Der höchste Stand war im Jahr 1856 mit	Fr. 9,896,711. 74
der niedrigste im Jahr 1852 mit	„ 5,921,938. 90
in demselben Jahre nämlich, wo die Restanz der Sonderbundskriegsschuld mit Fr. 3,343,892. 34 nachgelassen worden war.	

Obiger Vermögenszuwachs ist aber nicht etwa in vermehrten Kapitalien vorhanden, sondern vielmehr in dem Betriebsvermögen der Eidgenossenschaft, wie aus folgender Vergleichung hervorgeht:

	1848.		1860 (31. Dez.)	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Liegenschaften	320,659.	60.	1,520,600.	—
Kapitalien	3,981,632.	43.	2,991,744.	53
Betriebskapitalien und Vorschüsse (Sonderbundsschuld inbe-				
griffen)	7,715,001.	40.	2,744,430.	79
Inventarrechnung	719,421.	60.	2,451,173.	80
Kasse	118,433.	62.	3,458,223.	54

Wenn es auffallen sollte, warum die Vermögensvermehrung ungeachtet der fast alle Jahre vorhanden gewesenenen, mehr oder weniger bedeutenden Einnahmenüberschüsse der Verwaltungsrechnung nicht mehr beträgt, so müssen wir auf die Thatfache verweisen, daß in einem andern Theile der Staatsrechnung, nämlich in der sogenannten Generalrechnung, Ausgaben im Betrage von zirka Fr. 6,744,000 verrechnet wurden. Die außerordentlichen Ausgaben (inklusive der Nachlaß der Sonderbundsschuld), welche der Fiskus seit dem Bestande der neuen Bundesverfassung für allgemeine eidgenössische Staatszwecke bestritten hat, belaufen sich auf nicht weniger als zirka Fr. 12,117,000.

Es ist dieß ein Beweis, daß dem Bunde bedeutende finanzielle Mittel zu Gebote gestanden sind.

Rehren wir uns nach diesen allgemeinen Bemerkungen zu den ordentlichen Staatseinnahmen; sie betragen :

im Jahr 1851	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 11,768,599. 44
" " 1852	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 13,069,861. 67
	Posteinnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 220,554. 65
" " 1853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 14,042,993. 94
	Posteinnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 51,399. 07
" " 1854	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 14,118,618. 54
	Posteinnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 62,436. 78
" " 1855	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 16,298,909. 67
" " 1856	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 16,298,909. 67
	Posteinnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 150,372. 06
	Verschiedene andere Einnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 781. 70
" " 1857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 17,216,270. 23
	Posteinnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 37,302. 78
	Verschiedene andere Einnahmen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	" 122. 86
" " 1858	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 18,999,538. 55
" " 1859	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 18,999,538. 55

Von dieser letzten Summe werden folgende Posten in Abzug gebracht, die wegen veränderter Art der Rechnungsstellung unter den Einnahmen der Verwal-

Transport Fr. 18,999,538. 55 Fr. 119,501,968. 29

Transport Fr. 18,999,538. 55 Fr. 119,501,968. 29
 tungsrechnung für das Jahr 1859 erscheinen, eine
 Rechnungsstellung, die bekanntlich der Bundesver-
 sammlung nicht beliebte.

- 1) Zinsrückstände und Marchzinse pro 31. Dez. 1859
 auf den eidg. Kapitalien und dem Staatsan-
 leihen Fr. 370,412. 77
- 2) Zuwachs an Zollstätten " 49,970. 43
- 3) " " Zollgeräthschaften " 13,170. 05
- 4) " " Telegraphen-Ge-
 räthschaften " 42,710. 46
- 5) Neubauten bei den Pulver-
 mühlen " 19,252. 96
- 6) Zuwachs an Mobilien im Bun-
 desrathshaus " 130,514. 75
- 7) Zuwachs an Kriegsgeräth-
 schaften " 644,922. 21
- 8) Zuwachs an Schanzenboden in
 Basel und Eglisau " 43,915. 19
- 9) Rückerstattung an Bewaffnungs-
 kosten " 19,232. —

Fr. 1,334,100. 82

im Jahr 1860

Fr. 17,665,437. 73

" 21,685,566. 27

Total der ordentlichen Einnahmen von 1851—1860

Fr. 158,852,972. 29

Außerordentliche besondere Einnahmen sind in vorstehender Summe nicht begriffen, und namentlich nicht Geldkontingente. Die einzigen Geldkontingente, die unter der Herrschaft der neuen Bundesverfassung von den Kantonen bezogen wurden, stehen in der Staatsrechnung des Jahres 1849 mit Fr. 1,769,350 alter Währung. Sie üben also auf die übrigen Jahresrechnungen keinen Einfluß aus. Die durchschnittliche Staatseinnahme in den oben erwähnten 10 Jahren ist beiläufig bemerkt Fr. 15,885,297. 23.

Staatsausgaben:

im Jahr 1851			Fr. 11,089,866. 04
" " 1852		Fr. 12,038,757. 17	
	Zuschuß an die Telegraphenverwaltung	" 37,368. 65	
			" 12,076,125. 82
" " 1853		Fr. 12,966,706. 86	
	Zuschuß an die Telegraphenverwaltung	" 144,475. 14	
	" " " Münzstätte	" 11,552. 53	
		Fr. 13,122,734. 53	
	Als außerordentliche Ausgabe wird in Abzug gebracht:		
	Kosten des eidg. Kommissariats im Tessin	† " 23,653. 74	
			" 13,099,080. 79
" " 1854		Fr. 13,976,378. 57	
	Nachträgliche Postentschädigung an Neuenburg	" 10,041. 10	
		Fr. 13,986,419. 67	
	In Abzug kommen als außerordentliche Ausgaben:		
	1) Kosten des eidg. Kommissariats im Tessin	Fr. 19,043. 53	
	2) Kosten wegen den aus der Lombardie weggewiesenen Tessiner	" 195,219. 73	
	Transport	Fr. 214,263. 26	Fr. 13,986,419. 67
			Fr. 36,265,072. 65

	Transport	Fr. 214,263. 26	Fr. 13,986,419. 07	Fr. 36,265,072. 65	
3)	Außerordentliche Befestigungs- arbeiten an der Luziensteig und in Bellinzona	Fr. 281,939. 99			
	Anschlagswerth des Bodens	„ 37,287. 93			
		„ 244,652. 06			
		† „	458,915. 32		
				„ 13,527,504. 35	
im Jahr 1855			Fr. 14,230,672. 61		
	Zuschuß an die Telegraphenverwaltung		„ 18,698. 22		
	„ „ „ Münzverwaltung		„ 2,726. 89		
			Fr. 14,252,097. 72		
	In Abzug kommen als außerordentliche Ausgaben:				
	1) Beitrag an die Neufkorrektur	Fr. 15,000. —			
	2) Straßenbauten im Tessin	„ 27,571. 43			
		† „	42,571. 43		
				„ 14,209,526. 29	
„ „ 1856			Fr. 15,492,095. 26		
	An den eidg. Schulfond der auf dem Jahreskredite der polytechnischen Schule gemachte Vorschlag		„ 54,856. 65		
	Ergänzungsbeitrag an die Industrieausstellung in London		„ 100. —		
			Fr. 15,547,051. 91		
	In Abzug kommt als außerordentliche Ausgabe:				
	Erster Beitrag an den Bau einer kathol. Kirche in Bern	† „	25,000. —		
				„ 15,522,051. 91	
	Transport			Fr. 79,524,155. 20	

	Transport	Fr. 79,524,155. 20
im Jahr 1857	Beitrag an die polytechnische Schule	Fr. 16,087,706. 98
	Zuschuß an die Telegraphenverwaltung	" 25,000. —
		" 26,129. 63
		<u>Fr. 16,138,836. 61</u>

Davon kommen in Abzug als außerordentliche Ausgaben:

1) Zweiter Beitrag an den Bau einer katholischen Kirche in Bern	Fr. 25,000	
2) Literarischer Nachlaß des Herrn Frascini sel.	" 30,000	
3) Beitrag an die Brünigstraße	" 50,000	
	<u>+</u>	<u>Fr. 105,000. —</u>
		Fr. 16,033,836. 61

im Jahr 1858	Transport	Fr. 16,343,795. 91
--------------	---------------------	--------------------

Davon kommen in Abzug als außerordentliche Ausgaben:

1) Beitrag an die Brünigstraße *	Fr. 130,000. —	
2) Kosten für Anschaffung von Järgergewehren	" 225,242. 62	
3) Nachträgliche Gränzbewachungskosten	" 29,009. 05	
	<u>Transport</u>	<u>Fr. 384,251. 67</u>
		Fr. 16,343,795. 91
		Fr. 95,557,991. 81

	Transport	Fr. 384,251. 67	Fr. 16,343,795. 91	Fr. 95,557,991. 81	
Ab: Anschlagswerth des Schanzenbodens in Basel und Eglisau . . .		Fr. 43,915. 19			
Müherstattete Bewaffnungskosten . . .		<u>„ 19,232. —</u>			
		Fr. 63,147. 19			
			+ „	321,104. 48	
im Jahr 1859				„ 16,022,691. 43	
				Fr. 19,698,235. 82	

Von dieser letztern Summe werden aus den gleichen, bei den Einnahmen von 1849 angegebenen Gründen folgende Posten als außerordentliche Ausgaben in Abzug gebracht:

1) Zinsrückstände und Marchzinse auf den eidg. Kapitalien und dem Staatsanleihen	Fr. 456,369. 97		
2) Inventarverminderung bei der Postverwaltung	„ 378,848. 10		
3) Abgang an Münzen und Medaillen	<u>„ 149. 41</u>		
		„	835,367. 48
		Fr. 18,862,868. 34	
Transport		Fr. 111,580,683. 24	

Transport Fr. 18,862,868. 34 Fr. 111,580,683. 24

Ferner sind folgende außerordentliche Ausgaben
in Abzug zu bringen:

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1) Beitrag an die Brünigstraße	*	110,000.	—	
2) Kosten für die Anschaffung v. Järgergewehren			204,647.	61
3) Kosten für Um= änderung der Infanteriege= wehre			50,920.	69
4) Außerordent= liche Postent= schädigung			836,128.	19
5) Gränzbewa= chungskosten	1,431,742.	42		
Ab: Anschlag= werth des Schanzenbodens	18,330.	—		

1,413,412. 42

† " 2,665,108. 91

" 16,197,759. 43.

im Jahr 1860

Fr. 21,913,766. 32

Transport

Fr. 21,913,766. 32

Fr. 127,778,442. 67

In Abzug kommen:

1) Außerordentliche Repräsentationskosten wegen der Savoyerfrage	*Fr.	83,448. 70	
2) Beitrag an die Baukosten der Achereggbrücke	* "	20,000. —	
3) Beitrag an die Baukosten der Brünigstraße	* "	55,000. —	
4) Beitrag an die Baukosten der reformirten Kirche in Luzern	* "	25,000. —	
5) Beitrag zur Verbesserung des Seeabflusses in Luzern	* "	19,400. —	
6) Kosten für die Umänderung der Infanteriegewehre	"	481,620. 70	
7) Gränzbewachungs- und Bewaffnungskosten	"	<u>1,097,066. 74</u>	
	† "	<u>1,781,536. 14</u>	
			<u>" 20,132,230. 18</u>

Die unverhältnißmäßige Vermehrung sowol der Einnahmen, als der Ausgaben im Jahr 1860 rührt von der Prägung von Silberseidemünzen her.

Total der ordentlichen Ausgaben von 1851—1860 Fr. 147,910,672. 85

Nach dieser Ausscheidung der außerordentlichen von den ordentlichen Ausgaben ergeben sich in dem Zeitabschnitte von 10 Jahren für die Staatsverwaltung folgende Resultate:

	Einnahmen.		Ausgaben.		Einnahmenüberschüsse.
1851	Fr. 11,768,599. 44	Fr.	11,089,866. 04	Fr.	678,733. 40
1852	" 13,290,416. 32	"	12,076,125. 82	"	1,214,290. 50
1853	" 14,094,393. 01	"	13,099,080. 79	"	995,312. 22
1854	" 14,181,055. 32	"	13,527,504. 35	"	653,550. 97
1855	" 14,985,150. 81	"	14,209,526. 29	"	775,624. 52
1856	" 16,450,063. 43	"	15,522,051. 91	"	928,012. 52
1857	" 17,253,695. 87	"	16,033,836. 61	"	1,219,859. 26
1858	" 17,478,594. 09	"	16,022,691. 43	"	1,455,902. 66
1859	" 17,665,437. 73	"	16,197,759. 43	"	1,467,678. 30
1860	" 21,685,566. 27	"	20,132,230. 18	"	1,553,336. 09
	Fr. 158,852,972. 29		Fr. 147,910,672. 85		Fr. 10,942,300. 44

oder durchschnittlich per Jahr Fr. 1,094,230, in den letzten drei Jahren durchschnittlich Fr. 1,492,305. 75.

Wir zählen zu den ordentlichen Einnahmen in den Jahren 1852, 1853, 1854, 1856 und 1857 die in den benannten Jahren von der Postverwaltung bezogenen Einkünfte von Fr. 522,064. 69, weil sie unter den Ausgaben jener Verwaltung stehen und angeblich zur Amortisation des Vorschusses für das den Kantonen abgekaufte Postmaterial verwendet worden sind. Diese Amortisation war aber immerhin nur eine scheinbare, weil das Postmaterial von der Uebernahme an einen integrierenden Bestandtheil des eidgenössischen Staatsvermögens bildete und mithin als Gegenwerth für das dafür ausgelegte Geld betrachtet wurde. So kam es denn, daß diese s. g. Amortisation immer nur außer ligne de compte geschehen konnte und die betreffenden Posteinnahmen, um sie wieder in die Einnahmen zu bringen, in die Eingänge der Generalrechnung gesetzt werden mußten. Richtiger wäre es gewesen, wenn diese Uebertragung unterblieben, resp. die betreffenden Posten nicht unter die Ausgaben der Postverwaltung gesetzt worden wäre.

Zur Vervollständigung lassen wir nun die weitem in den Generalrechnungen enthaltenen außerordentlichen Ausgaben folgen:

Vom Jahr 1853.

Beitrag an die Rheinkorrektion Fr. 50,000. —

Vom Jahr 1857.

- | | |
|---|-----------------|
| 1) Kosten der Okkupation in Neuenburg | Fr. 315,227. 31 |
| 2) Kosten der Rheingrenzbewachung | " 2,468,237. 35 |
| 3) Verlust auf den eidg. Anleihen | " 567,626. 58 |

" 3,351,091. 24

Hievon haben wir unter Zeichen † eine Summe gefunden von

" 5,422,890. 02

Rechnen wir noch den Nachlaß der Sonderbundsschuld von

" 3,343,892. 34

hinzü, so erzeigt sich, daß die Eidgenossenschaft in acht Jahren für außerordentliche Ausgaben die Summe von

Fr. 12,117,873. 60

verwendete. Davon fallen

- | | |
|-------------------|---|
| Fr. 5,696,852. 15 | auf freiwillige Beiträge oder Ausgaben, die mehr vom Willen der Bundesversammlung abhängen, und |
| " 6,421,021. 45 | für Dinge, welche durch die Umstände geboten waren, und sonst nothwendige Ausgaben. |

Es geht aus gegenwärtigem Berichte hervor, daß die Eidgenossenschaft über die ordentlichen Staatsausgaben hinaus in 10 Jahren jährlich durchschnittlich Fr. 1,094,230 (in den letzten 3 Jahren durchschnittlich über Fr. 1,492,305. 75) zu verfügen hatte, und daß sie zirka Fr. 12,000,000 außerordentlicher Ausgaben mit ihren ordentlichen Einnahmen deckte, und dabei noch einen Vermögensvorschlag machte im Betrage von zirka Fr. 1,700,000.

Wir stellen uns nun in unserer weitem Berichterstattung die Frage, über wie viel der Bund in der Folge zu verfügen haben dürfte. Um diese Aufgabe zu lösen, wollen wir die Einnahmen und Ausgaben der Reihe nach betrachten.

Einnahmen.

Ertrag der Liegenchaften und angelegten Kapitalien.

Der Ertrag war in den letztverflossenen 3 Jahren folgender:

1858	Fr. 595,876. 62
1859	" 583,463. 66
1860	" 313,169. 39
Zum Budget von 1861 sind vorangeschlagen	" 144,522. —

Es ist bei dieser Abtheilung allerdings eine erhebliche Abnahme bemerkbar, allein in der Wirklichkeit besteht sie aus folgenden Gründen nicht.

Die sämmtlichen Domänen sind eidgenössischen Administrationen verpachtet oder zur Benutzung übergeben, und diese haben das Miethzinsbetheilniß in ihre Ausgaben aufzunehmen und zu verrechnen. Wenn also auf der einen Seite weniger eingenommen wird, so muß auf der andern Seite desto weniger ausgegeben werden. Es tritt daorts somit eine völlige Ausgleichung ein.

Was die Kapitalien anbetrifft, so haben sich dieselben allerdings bedeutend vermindert; allein die Verminderung ist denn doch größtentheils nur eine scheinbare, wenn man in Betracht zieht, daß zu Anfang des Jahres 1860 Fr. 5,650,000 auf das Staatsanleihen zurückbezahlt wurden, daß ferner behufs Beschaffung des für die Münzprägungen benötigten Silbers zirka eine Million Franken mehr Baarschaft in der Bundeskasse vorhanden sein mußte, und daß endlich die Betriebskapitalien bei verschiedenen Verwaltungsstellen wegen Vermehrung ihrer Geschäfte erhöht werden mußten, infolge deren bei letztgenannter Abtheilung eine Ertragsvermehrung eintritt.

Die Zinse von Betriebskapitalien und Vorschüssen betragen im Jahr	
1858	Fr. 61,065. 37
1859	" 67,264. 28
1860	" 105,432. 62
für 1861 sind vorangeschlagen	" 106,354. 22

Die einträglichste Finanzquelle des Bundes sind die Zölle, die seit ihrer Centralisation sich von Jahr zu Jahr höher belaufen.

Die Einnahmen waren im Jahr	
1858	Fr. 6,874,807. 07
1859	" 7,404,106. 26
1860	" 7,765,925. 55
für das laufende Jahr sind veranschlagt	" 6,500,000. —

Die Einnahmen der ersten vier Monate im Jahr 1861 überstiegen diejenigen der entsprechenden vier Monate des verfloffenen Jahres bereits um zirka Fr. 220,000. Bei gleichem Fortschreiten würden 1861 die Zölle über 8 Millionen Franken und der reine Ertrag, da sich die Ausgaben voraussichtlich nicht erheblich vermehren werden, auf durchschnittlich Fr. 4,000,000 zu stehen kommen.

Der Reinertrag war im Jahr	
1858	Fr. 3,516,814. 65
1859	" 4,007,188. 88
1860	" 4,283,169. 58
	Fr. 11,807,173. 11
Durchschnitt in drei Jahren	" 3,935,724. 37

Die Postverwaltung lassen wir hier ganz außer Betracht, da sich dieselbe in nächster Zeit noch kaum zu einer Einnahmsquelle des Bundes gestalten wird, um so weniger, als im Fall eines sich erzeigenden Einnahmenüberschusses vorher noch die den Kantonen vorgemerkten Ausfälle gedeckt werden müßten; ebenso lassen wir in unsern Betrachtungen die Münzverwaltung bei Seite, weil deren Ertrag gemäß eines in Kraft bestehenden Bundesgesetzes nicht der laufenden Verwaltung, sondern dem Münzreservefond zukommen soll.

Von der Münzstätte hat die Bundeskasse nach Abzug der Ausgaben im Ganzen nur wenige Fr. 1550. 54 in Empfang genommen. Die Einnahmenüberschüsse der Jahre 1859 und 1860 wurden, wie wir so eben angedeutet haben, dem Reservefond einverleibt, und derselbe stund zu Ende bereits auf Fr. 496,818. 40. Wenn nun auf der einen Seite dem Bunde von der Münze keine Einnahmen erwachsen, so werden ihm auf der andern Seite aus später vorzunehmenden Einziehungen oder Umschmelzungen von Geldsorten keine ansehnlichen Verluste bevorstehen. Bis zu Ende des Jahres 1862 wird, wenn die Bundesversammlung die für dasselbe Jahr vorgeschlagene Prägung von Zweifranken- und Zehnrappen-Stücken genehmigt, der genannte Fond auf zirka 1 Million Franken angewachsen sein.

Aber wie bei der Zollverwaltung, so erzeigt sich auch bei der Telegraphenverwaltung eine, wenn auch nicht bedeutende, successive Vermehrung der Einnahmen.

Die Einnahmen betrugen im Jahr

1858	Fr. 462,279. 59
1859	588,617. 11
1860	" 488,286. 20
für 1861 sind veranschlagt	" 490,000. —

Die hauptsächlichste Veranlassung zu dem außerordentlich günstigen Ergebnisse des Jahres 1859 waren der Krieg in Italien und die Friedenskonferenz in Zürich.

Der Reinertrag war im Jahr

1858	Fr. 13,429. 50
1859	" 83,653. 78
1860	" 48,429. 43

Fr. 145,512. 71

Durchschnitt in 3 Jahren " 48,504. 23

Vorausgesetzt, daß die gegenwärtigen Taten nicht herabgesetzt werden, ist daorts eher eine weitere Vermehrung, als eine Verminderung vorauszu sehen.

Die Pulververwaltung betreffend, war dieselbe bekanntlich ursprünglich nicht zu einer Einnahmsquelle des Bundes bestimmt; das Schießpulver wurde vielmehr als Bundesregal erklärt, um Einheit in der An-

fertigung und ein gutes Fabrikat zu haben. Nun lieferte allerdings die Pulververwaltung in den letzten Jahren ihr hübsches Geldkontingent zur Deckung der Staatsausgaben.

Der Reinertrag war im Jahr

1858	Fr. 238,211. 66
1859	" 169,579. 51
1860	" 96,908. 33
für 1861 sind veranschlagt	" 101,600. —

Es wäre indessen völlig unrichtig, aus diesen Rechnungsergebnissen einen Grund zur Herabsetzung des Pulverpreises herleiten zu wollen. Man muß nämlich wol unterscheiden zwischen Schießpulver und Sprengpulver, welches letzteres fast ausschließlich zu Privatziwecken verwendet wird. Was dem Fiskus jenen Ertrag einbrachte, ist hauptsächlich dem während der Eisenbahnbauten verkauften großen Quantum Sprengpulver zuzuschreiben. Leicht wäre es uns, an der Hand der Rechnungen der Pulververwalter den Beweis zu leisten, daß auf dem den kantonalen Behörden verkauften Pulver eher Verlust erlitten, als Gewinn erzielt wurde. Immerhin werden die öffentlichen und Privatbauten ihren weiteren Fortgang haben; und sollten sich die Projekte bezüglich des Baues einer Alpenbahn und der Alpenstraßen verwirklichen, so kann der Verkauf von ansehnlichen Quantitäten Sprengpulver und ein verhältnißmäßiger Gewinn davon auf eine fernere Reihe von Jahren als gesichert betrachtet werden.

Die übrigen Abtheilungen der Einnahmen, wie z. B. die Zündkapselverwaltung und die Telegraphenwerkstätte, glauben wir hier nicht einer besondern Prüfung unterwerfen zu müssen, da dieselben nicht von großem Belange sind. Die Einnahmen der Militärverwaltung werden sich annähernd auf der bisherigen Höhe erhalten. Was endlich die polytechnische Schule anbelangt, so ist der Beitrag des Bundes gesetzlich auf Fr. 192,000 bestimmt, und es kann somit der bezügliche Einnahmenanfang hier nicht in Betracht kommen.

Ausgaben.

Zinsvergütungen.

Bekanntlich soll infolge des Bundesbeschlusses vom 25. Januar 1859, sobald die nöthigen Gelder vorhanden sind, auch das 4½%ige Anleihen heimbezahlt werden. Sollte die Heimzahlung wirklich erfolgen können, so würde dann allerdings eine bedeutende Reduktion der Ausgaben dieser Abtheilung eintreten, aber weil zinstragende Kapitalien zu der Heimzahlung verwendet werden müßten, auch entsprechend weniger Ertrag unter den Einnahmen zu gewärtigen sein.

Die Ausgaben für Zinsvergütungen betrugen i. J.

1858	Fr. 549,689. 80
1859	" 492,343. 30
1860	" 354,567. 29
für 1861 sind veranschlagt	" 134,125. —

Dieser Voranschlag weicht jedoch wegen der nicht erfolgten Rückzahlung des 4½%igen Anleiheens nicht hin, sondern es werden annähernd erforderlich sein Fr. 200,000.

Allgemeine Verwaltungskosten.

Dieselben betragen im Jahr

1858	Fr. 275,893. 41
1859	" 335,671. 54
1860	" 383,185. 62
für 1861 sind veranschlagt	" 338,565. —

Was im Jahr 1860 die Kosten hauptsächlich vermehrte, war das öftere Zusammentreten der Bundesversammlung aus Anlaß der Savoyerfrage. Sobald sich die Sitzungen dieser Behörde auf zwei beschränken werden, wird der gewöhnliche Ansaß von Fr. 338,565 ausreichen. Der durchschnittliche Ansaß in drei Jahren beträgt Fr. 331,584.

Departementalausgaben.

Politisches De-	1858.	1859.	1860.	Durchschnitt.
partement	Fr. 77,405. 81	93,356. 27	156,146. 40	108,969. 40
Departement				
des Innern	" 47,330. 82	77,620. 43	239,925. 87	121,625. 70
Militärdepart.	" 12,344. 10	12,812. 85	22,332. 55	15,829. 83
Finanzdepart.	" 49,890. 31	43,802. 03	41,924. 86	44,904. 43
Handels- und				
Zolldepart.	" 1,392. 30	270. 30	—	554. 30
Post- und Bau-				
departement	" 208,544. 01	164,247. 88	—	124,263. 96
Justiz- und				
Polizeidepart.	" 16,258. 93	39,585. 60	29,186. 94	28,343. 82

Fr. 413,166. 28 431,695. 36 489,516. 62 444,491. 44

Für das Jahr 1861 sind veranschlagt Fr. 365,800
wovon jedoch Fr. 60,000 für die St. Bernhardsstraße und " 20,000
für die Brünigstraße begriffen sind.

Rechnen wir von obigen Ausgabensummen die hievon unter Zeichen * aufgezählten außerordentlichen Beträge von Fr. 442,848. 70 ab, so ergibt sich dann eine jährliche durchschnittliche Ausgabe von Fr. 296,875. 31, und es fallen davon auf das

Voranschlag 1861.

politische Departement . . .	Fr. 81,153. 26	Fr. 88,000. —
Departement des Innern . . .	" 126,089. 67	" 115,100. —
Militärdepartement . . .	" 15,829. 83	" 12,800. —
Finanzdepartement . . .	" 44,904. 43	" 42,100. —
Handels- & Zolldepartement	" 554. 30	" 5,000. —
Justiz- & Polizeidepartement	" 28,343. 82	" 22,800. —

Fr. 296,875. 31 Fr. 285,800. —

Wir nehmen für die Zukunft die durchschnittliche Ausgabe an, oder in runder Summe Fr. 300,000.

Militärverwaltung.

Bundesblatt. Jahrg. XIII. Ab. II.

Am meisten ist bei den außerordentlichen Ausgaben die Militärverwaltung theilhaftig. Die Ausgaben betrugen laut der Staatsrechnung									
im Jahr 1858	Fr. 2,062,993. 86.	Davon fallen auf außerordentliche Auslagen			Fr. 225,242. 62				
(nach Abzug der Kosten des Fouragemagazins Fr. 97,998. 46)									
im Jahr 1859	Fr. 3,444,810. 60	"	"	"	"	"	"	1,668,980. 72	
(nach Abzug der Kosten des Fouragemagazins und der Dampfschiffe im Betrage von Franken 509,234. 46)									
im Jahr 1860	Fr. 3,698,419. 33	"	"	"	"	"	"	1,578,687. 44	
	Fr. 9,206,223. 79	Außerordentliche Ausgaben			Fr. 3,472,910. 78				
	" 3,472,910. 78	bleiben ordentliche			Fr. 5,733,313. 01				
	oder durchschnittlich per Jahr				Fr. 1,911,104. 30				
	Voranschlag für 1861				" 2,013,058. 50				
Für das Jahr 1862 berechnet das Militärdepartement die Ausgaben auf					" 2,053,000. —				

Wir nehmen an, diese Summe werde sich mit der Zeit noch etwas steigern, jedoch immerhin nicht in sehr hohem Maße, um so weniger, als hinwieder auch einige Ausgaben, wie z. B. die Kosten der topographischen Karte, welche bis Ende künftigen Jahres beendigt sein soll, wegfallen werden.

Resümiren wir nun das Gesagte, so gelangen wir zu folgendem Resultate :

E i n n a h m e n.

Ertrag aus Liegenschaften und Kapitalien	Fr. 144,000
Zinse und Betriebskapitalien	" 106,000
Ertrag der Zollverwaltung durchschnittlich	" 4,000,000
" " Telegraphenverwaltung	" 50,000
" " Pulververwaltung	" 100,000
Kanzlei- und Militäreinnahmen	" 130,000

Fr. 4,530,000

A u s g a b e n.

Zinsvergütungen	Fr. 200,000
Allgemeine Verwaltungskosten	" 340,000
Departementalausgaben	" 300,000
Militärverwaltung	" 2,050,000
Polytechnische Schule	" 192,000

Fr. 3,082,000

Bleiben jährlich zu außerordentlichen Zwecken verfügbar Fr. 1,448,000

Wir glauben, auf der einen Seite die Einnahmen nicht zu hoch und auf der andern Seite die Ausgaben nicht zu niedrig angeschlagen zu haben ; der Beweis dafür liegt darin, daß sich die Einnahmenüberschüsse in den letzten drei Jahren zirka Fr. 50,000 höher belaufen, als wir in unserer Darstellung für die nächstfolgenden Jahre in Anschlag bringen. Es wäre aber nach unserm Ermessen gleichwol zu weit gegangen, wollte man von vornherein auf einen jährlichen Einnahmenüberschuß von Fr. 1,400,000 bis 1,500,000 zählen, und auf dieselben gestützt weitere Ausgaben beschließen. Es werden in der Folge wie bisher außerordentliche Ausgaben zu bestreiten sein. Wir haben hievor dargethan, daß die Bundesverwaltung seit dem Jahr 1851 im Ganzen Fr. 12,117,873. 60 für Außerordentliches verausgabte, wovon Fr. 5,696,852. 15 auf freiwillige Beiträge und Fr. 6,421,021. 45 auf Dinge fallen, welche in besondern Umständen und Verhältnissen lagen.

Wenn es sich darum handeln sollte, die verfügbaren finanziellen Mittel des Bundes auf eine längere Zeitdauer für außerordentliche Zwecke, wie z. B. für die Alpenstraßen, Beiträge an das Bündnerische Straßennetz und für Umänderung des Materiellen der Artillerie in Anspruch zu nehmen, so müßte man vor der Hand von anderweitigen Ausgaben, welche der ersten der oberrühnten beiden Abtheilungen angehören, so viel als möglich abstrahiren, und es könnte sich dann nur noch um diejenigen Opfer

handeln, welche durch außerordentliche Umstände und Verhältnisse nothwendig werden dürften. Wir haben nachgewiesen, daß der Bund in dieser Richtung Bedeutendes zu leisten hatte; die daherigen Kosten belaufen sich von 1851—1860 auf nicht weniger als zirka Fr. 6,400,000.

Von dieser Summe fallen jedoch einzig auf das Jahr 1857 Fr. 3,316,953. 10, für die Truppenaufstellung an der Rheingränze und das eidgenössische Anleihen; die übrigen Kosten von zirka Fr. 3,600,000 vertheilen sich somit auf einen Zeitraum von neun Jahren. Bringen wir nun für außerordentliche, unvorhergesehene Ausgaben per Jahr durchschnittlich Fr. 4—500,000 in Anschlag, so bleibt uns nach unserer einläßlichen Darstellung zu dem im Eingange benannten Zwecke immer noch eine Summe von einer Million Franken übrig.

Wenn wir die Rechnung so stellen, so müssen wir zum Voraus bitten, dieselbe nicht etwa in der Weise zu deuten, als ob darunter jegliche unvorhergesehene Ausgabe, die der Bund zu decken in Fall kommen kann, verstanden wäre. Wir sind z. B. weit entfernt anzunehmen, daß wenn ein Krieg losbrechen und die Eidgenossenschaft zur Wahrung ihrer Neutralität oder zur Behauptung ihrer Unabhängigkeit ihre Truppen ausbieten und längere Zeit unterhalten müßte, hiefür die gewöhnlichen finanziellen Hilfsquellen ausreichen würden. Es müßte da zu andern Mitteln geschritten werden.

Es bleibt uns schließlich noch anzudeuten übrig, wie allenfalls die nöthigen finanziellen Mittel beschafft werden könnten für den Fall nämlich, daß die Menge der in den nächstkommenden Jahren zu bestreitenden außerordentlichen Ausgaben höher ansteigen sollte, als verfügbare Baarschaft in der Bundeskasse sich vorfindet.

Wenn wir z. B. annehmen, es werden für die Alpenstraßen und das bündnerische Straßennetz Fr. 2,925,000 und für die Umänderung des Materiellen der Artillerie Fr. 1,049,000, zusammen Fr. 4,074,000 bewilligt, und diese Summe soll in weniger als 4 Jahren verausgabt werden, so dürfte dann allerdings das Betriebskapital der Bundeskasse, welches dermalen Fr. 3,500,000 bis Fr. 4,000,000 beträgt, nicht ausreichen, und es müßte unter Umständen vorübergehend auf irgend eine Weise geholfen werden.

In dieser Beziehung nun wären keine Verlegenheiten zu befürchten. Die Eidgenossenschaft besitzt sowohl im Ausland, als im Innern der Schweiz den nöthigen Kredit, um sich zu jeder Zeit die erforderlichen Gelder zu verschaffen. Die Wahl der Mittel, die man sich in einem direkten Anleihen, in der Ausgabe von Obligationen oder endlich in der Ausgabe von verzinslichen Kassascheinen denken kann, hängt natürlich davon ab, wie groß die aufzunehmende Summe sein muß, und inner welcher Zeit dieselbe wieder zurückbezahlt werden soll.

Da über die außerordentlichen Ausgaben selbst dermalen noch nichts beschlossen ist, so glauben wir nicht in der Lage zu sein, die Sache einläßlicher zu behandeln, sondern sie einer spätern Berichterstattung vorzubehalten.

Beschlusentwurf

betreffend

- I. die Beiträge des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz und Wallis für Erstellung der Furka-, Oberalp- und Aarnstraße;
- II. den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für das projektirte bündnerische Straßennez.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Botschaft des schweizerischen Bundesrathes, betreffend die Erstellung militärischer Verbindungsstraßen in den Alpen und die Vervollständigung des bündnerischen Straßennezes;

in Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung,

beschließt:

I. Furkastraße.

Art. 1. Den Kantonen Uri und Wallis wird für die Erstellung der Furkastraße von Oberwald bis Hospenthal ein Bundesbeitrag von einer Million zweihunderttausend Franken bewilligt unter den in nachstehenden Artikeln enthaltenen Bedingungen.

Art. 2. Der Ausführung der Straße sollen die von den eidg. Genieoffizieren aufgenommenen Pläne zu Grunde gelegt werden. Den

Kantonen bleibt jedoch vorbehalten, vor oder während der Bauausführung Modifikationen vorzuschlagen, die der Genehmigung des Bundesrathes unterliegen.

Die Fahrbahnbreite soll nirgends weniger als 14' betragen; überall, wo es ohne erhebliche Kostenvermehrung geschehen kann, soll sie auf 15' gebracht und überdies da, wo es thunlich erscheint, sogenannte Ausstellplätze angebracht werden.

Die Ausführungspläne für sämtliche Bauten sind dem Bundesrathe jeweilen vor dem Beginne der Arbeiten zur Genehmigung mitzutheilen; ebenso die für allfällige Unternehmer aufzustellenden Lastenhefte.

Art. 3. Der Bundesrath wird die Ausführung der Bauten überwachen und, wo den Vorschriften nicht nachgelebt würde, auf Abhilfe bringen.

Art. 4. Der Bau der Straße soll bis 1. Juli 1864 vollendet sein.

Die Ausbezahlung des Bundesbeitrags erfolgt im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

Art. 5. Die Kantone haben für den spätern Unterhalt der Straße zu sorgen.

Darunter ist jedoch die Offenhaltung der Straße im Winter nicht begriffen.

Der Bund übernimmt weder in Bezug auf den Schneebruch, noch den gewöhnlichen Unterhalt eine Verpflichtung.

II. Oberalpstraße (Urnerseite).

Art. 6. Dem Kanton Uri wird für die Erstellung einer Straße von Andermatt bis an die bündnerische Gränze auf der Oberalp ein Bundesbeitrag bewilligt von einhundert fünfundzwanzigtausend Franken unter den nachstehenden Bedingungen:

Art. 7. Die Straße soll eine Breite von mindestens 14' erhalten. Wo es nützlich erscheint und ohne erhebliche Mehrkosten geschehen kann, sollen Ausstellplätze angebracht werden.

Die Steigung soll nirgends 10 % übersteigen.

Art. 8. Die Ausführungspläne sind dem Bundesrathe vor dem Beginn der Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen. Alle Abweichungen davon unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 9. Die Straße soll bis Ende 1864 vollendet sein.

Die Ausbezahlung des Bundesbeitrages geschieht im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

III. Aynstraße.

Art. 10. Den Kantonen Uri und Schwyz wird für die Erstellung der Aynstraße ein Bundesbeitrag von sechsmaalhunderttausend Franken bewilligt unter den nachfolgenden Bedingungen.

Art. 11. Die Jahrbahnbreite soll mindestens 18', in allfälligen Gallerien 16 $\frac{2}{3}$ ' betragen und die Steigung 3 ‰ nirgends übersteigen.

Art. 12. Die Ausführungspläne sind dem Bundesrathe zur definitiven Feststellung und Genehmigung zu unterstellen. Alle Abweichungen vom Plane unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 13. Die Eröffnung der Straße hat bis 1. Juni 1865 zu erfolgen.

Art. 14. Die Auszahlung des Bundesbeitrages erfolgt im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

Art. 15. Die Zusicherung des Bundesbeitrages für die Aynstraße tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß der betreffenden Kantone die Ausführung der Furka- und Oberalpstraße gesichert sein wird.

IV. Bündnerische Straßenvez.

Art. 16. Dem Kanton Graubünden wird für die Ausführung folgender Straßen, nämlich:

- Der Oberalpstraße von Dissentis bis an die erner'sche Gränze,
- " Schynstraße,
- " Landwasserstraße von Bazel oder Filsurbrücke nach Davosplatz,
- " Flüelastraße,
- " Untereengadinstraße von Ardez nach Martinsbruck,
- " Berninastraße von Samaden bis zum schwarzen See und von Buschlav bis nach Campo Cologno,
- " Münsterthalstraße,

ein Bundesbeitrag bewilligt von einer Million Franken unter nachfolgenden Bedingungen:

Art. 17. Die definitiven Ausführungspläne sind vor dem Beginne der Arbeiten der Genehmigung des Bundesrathes zu unterstellen.

Art. 18. Für die auf die schweiz. Gränze auslaufenden Straßen wird die Befugniß vorbehalten, an geeigneten Stellen bauliche Vorkehrungen zu verlangen, damit sie im Kriegsfall rasch und wirksam unterbrochen werden können.

Art. 19. Für die Vollendung werden folgende Fristen bestimmt:

- für die Oberalpstraße bis Ende 1864,
- " " Schynstraße " " 1867;
- " " Landwasser- und Flüelastraße bis Ende 1869,
- " " übrigen Straßen bis Ende 1873.

Art. 20. Die Auszahlung des Bundesbeitrages erfolgt im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

Dem Bundesrath steht das Recht zu, die planmäßige Ausführung der Bauten zu überwachen.

Art. 21. Die Zusicherung des in Art. 16 bestimmten Bundesbeitrages tritt in Kraft, sobald der Bau der Oberalpstraße auf Urnerseite durch entsprechenden Beschluß des Kantons Uri gesichert sein wird.

V. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 22. Den beteiligten Kantonen wird eine Frist gesetzt bis Ende 1861, um den sie betreffenden Bestimmungen des vorstehenden Beschlusses beizutreten.

Art. 23. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Genehmigen Sie, Tit., die erneuerte Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 26. Juni 1861.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

J. M. Knüsel.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schies.

Bericht des schweiz. Bundesrathe an die h. Bundesversammlung, betreffend I. die Beiträge des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz und Wallis für Erstellung der Furka-, Oberalp- und Arenstrasse; II. den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für das...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.07.1861
Date	
Data	
Seite	189-243
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 397

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.