

Bericht und Anträge

der

Mehrheit der nationalrätlichen Kommission,

betreffend

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

(Vom 23. Juli 1861.)

Tit. I

In Sachen der militärischen Alpenstraßen hat der schweizerische Nationalrath am 21. Dezember 1860 folgenden Beschluß gefaßt:

„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 beteiligten Kantonen über den Bau der Straßen und über die Beiträge des Bundes, so wie über die Art und Weise der Ausführung, Unterhandlungen zu pflegen.

„2. Der Bundesrath wird ferner eingeladen, der Bundesversammlung so bald möglich definitiven Bericht und Anträge sowohl über die fahrbar zu machenden oder zu verbessernden Pässe, als über das Ergebnis der Unterhandlungen mit den Kantonen, und endlich über die der Eidgenossenschaft auffallenden ökonomischen Opfer, beziehungsweise die Aufbringung der hiefür nothwendigen Mittel vorzulegen.

„3. Für die Beendigung der Studien über die Furkastraße und für die Untersuchung anderer zweckentsprechender Pässe wird ein Kredit von Fr. 20,000 eröffnet.

„4. Der Zins, welchen der Bundesrath für das Darleihen an den Kanton Wallis zur Erbauung der Straße von Niederwald bis Oberwald ausbedungen hat, wird diesem Kanton erlassen.“

Auf diesen Beschluß gestützt, ließ der Bundesrath die bereits früher begonnenen Studien fortsetzen und, so weit es nöthig war, vervollständigen, und trat sodann mit den theilnehmenden Kantonen in Unterhandlungen ein.

Das Ergebnis dieser Unterhandlungen wurde der Bundesversammlung durch die zwei Botschaften des Bundesrathes d. d. 26. Juni abhin zur Kenntniß gebracht und derselben einen bezüglichen Beschlusseckentwurf vorgelegt. Als Beilage zu den erwähnten Botschaften übermachte uns der Bundesrath auch noch einen Bericht über die finanziellen Verhältnisse der Eidgenossenschaft.

Nach den getroffenen Anordnungen kam dem Ständerath in dieser Angelegenheit die Priorität zu, und diese Behörde hat in den letzten Tagen darüber ihren Entscheld gefaßt.

Nach Untersuchung und Prüfung des ziemlich reichen Materials und der bezüglichen vom Ständerathe gefaßten Beschlüsse beehrt sich die Majorität Ihrer Kommission, Ihnen, Tit., ihren Bericht sammt Anträgen vorzulegen.

Die Kommission glaubt, mit Rücksicht darauf, daß die nämliche Frage, namentlich so weit sie sich auf die Furka-, Oberalp- und Aegensstraße bezieht, bereits in sehr einläßlicher Weise im Nationalrathe diskutiert worden ist, sich in ihrem Berichte auf das Wesentlichste beschränken und unnütze Weitläufigkeiten und Wiederholungen möglichst vermeiden zu sollen.

Bei ihren Beratungen stellte sich die Kommission die Frage, ob das Interesse der Eidgenossenschaft die Erstellung der fraglichen Alpenstraßen wirklich gebiete, und ob der Stand der Bundesfinanzen die erforderlichen Beiträge aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten erlaube.

In dieser Frage waren die Ansichten der Mitglieder der Kommission verschieden; eine Minderheit glaubte dieselbe verneinen zu müssen, währenddem die berichterstattende Mehrheit diese Frage mit aller Entschiedenheit bejaht. Diese Mehrheit will Ihnen die Gründe, welche sie bei ihrem Entschlusse geleitet haben, zur Würdigung unterbreiten. Zunächst wird sie versuchen, die Nothwendigkeit der Erstellung der fraglichen Alpenstraßen vom militärischen und dann vom kommerziellen, fiskalischen und politischen Standpunkte aus nachzuweisen.

I. Militärische Bedeutung.

Die Mehrheit der Kommission glaubt auf folgende Einzelheiten, selbst auf die Gefahr hin, einige in ihrem frühern Berichte ausgesprochene Ideen zu wiederholen, eintreten zu sollen, hauptsächlich um dieser hohen Versammlung darzutun, daß sie sich auf's ernstlichste mit der wichtigen Frage befaßt hat, die ihrer Prüfung überwiesen worden war.

Einleitung.

Bedürfen die Heere der Straßen, welche es ihnen ermöglichen, ein gegebenes Ziel zu erreichen? Diese Frage erheben, heißt eine seit langer Zeit schon gelöste Frage aufwerfen.

Der Satz ist sowohl für den Angriff, als die Vertheidigung richtig. Allein es ist zu bemerken, daß die Straßen unzweifelhaft im letztern Falle viel nothwendiger sind, ein viel unerlässlicheres Erforderniß bilden, als im erstern, d. h. wenn wir mit Rücksicht auf die Geseze der Kriegskunst die Straßen unter sich wol kombiniren, wenn wir im Voraus ein Netz von ununterbrochenen Verbindungswegen vom Innern der Schweiz nach den Gränzen erstellt und die konzentrischen Vertheidigungslinien unter einander verbunden haben, dann können wir für die Vertheidigung unseres Landes die schönsten Ergebnisse erzielen.

Die Schweiz hat sowohl ihrer geographischen Lage, als ihrer traditionellen Politik gemäß eine wesentlich defensiva Stellung einzunehmen oder zu beobachten, um sie hat ihr volles Augenmerk auf die Vorbereitung des bestmöglichen Schuzes aller ihrer Gränzen und aller ihrer Gebietstheile zu richten.

Nun! Auf diesem Standpunkte stehend, glaubt die Kommission, der Bund habe unverzüglich eine wichtige Maßregel zu treffen, nämlich die Erbauung einiger Straßen, welche dazu bestimmt sind, äußerst wichtige Theile der Eidgenossenschaft mit einander zu verbinden, Kantone in Verbindung zu sezen, die gegenwärtig keine solche oder nur eine sehr unvollkommene besitzen, und zwar dergestalt, daß die Streitkräfte mit dem größten Vortheil gewisse Punkte besezen, sich an denselben konzentriren oder mit der geringsten Gefahr sich von ihnen zurückziehen können.

In dieser Beziehung hat dringend Nothwendiges zu geschehen. Dies ist auch die Ansicht des Bundesrathes und besonders des Ständerathes, welcher bereits eine bestimmende Schlußnahme in diesem Sinne gefaßt hat.

Heerstraßen in den Alpen. Furka, Oberalp, Agerberg.

Die Besprechung von Heerstraßen in den Alpen stammt nicht erst aus gegenwärtigem Zeitpunkt her. Sie wurde schon vor einigen Jahren, freilich niemals in amtlicher Weise besprochen.

Es bedurfte eines äußerst bedeutungsvollen Umstandes, damit die Frage nach militärischen Alpenstraßen aufgeworfen und offiziell gestellt würde. Dieser Umstand oder vielmehr diese Thatsache ist die Annexion von Nordsavonen an Frankreich, welcher Anlaß die Gemüther in der Schweiz mit Recht in so außergewöhnlichem Maße aufregte.

Obwohl für uns die Neutralität der Provinzen Chablais und Faucigny und eines Theiles derjenigen des Genevois rechtlich so wohlverworben bleibt, wir vormalß, so kommt es doch Niemandem in den Sinn, zu meinen, der Bund vermöchte, selbst wenn er es wollte, die durch die Verträge von Wien und Paris neutralisirten Gebietstheile, welche dieß auch nach dem

Zürchervertrag geblieben sind, fortwährend und zur rechten Zeit durch seine Truppen besetzen zu lassen, um seine Westgränze, von wo der Angriff voranzusehen wäre, wirksam zu beschützen.

Erwägt man, daß Frankreich seine Gränzen bis St. Gingolph vorgeschoben hat, bis zu den Pässen des Col de Coux, Col de Balmo und der Tête noire; zieht man ferner die militärische Organisation aller die Schweiz umgebenden großen Länder, und besonders diejenige Frankreichs in Erwägung; vergleicht man endlich unsere volksthümlichen Militärinstitutionen mit denjenigen unserer mächtigen Nachbarn: so vermag man nicht zu verkennen, daß mit List und schneller Ausführung ein Theil unseres Gebietes, z. B. St. Moriz, selbst ohne durch Genf zu marschiren, genommen sein dürfte, bevor es den Schweizertruppen möglich geworden wäre, daselbst zu dessen Vertheidigung Posto zu fassen.

So könnte Neuenburg vermittelt der Franco-Suisse-Bahn, Basel vermittelt der Eisbahnschienenwege, Luziensteig und Sargans von Deutschland aus, Buschlar, Münster und Lugano von Italien her, so könnten alle diese mehr oder weniger bedeutenden Punkte in gewissen Fällen durch Ueberfall genommen werden, da sie nicht von stehenden Truppen besetzt sind.

Bleibt die Offensive gegen einige dieser Punkte möglich, so wird sie dagegen zur Unmöglichkeit gegenüber Luziensteig und St. Moriz, d. h. bei Graubünden und Wallis. Sind nämlich bei dem gegenwärtigen Zustande der Verbindungswege zwischen dem schweizerischen Plateau und diesen von Alpenthälern gebildeten Kantonen dieselben einmal vom Feinde besetzt, so wird es beinahe zur Unmöglichkeit, sie wieder zu erobern und unserer Gebietsgränze gegen jede erobernde Macht Achtung zu verschaffen, welche auch bloß sich derselben bedienen möchte, um jenseits unserer Gränzen ihre Eroberungs- und herrschsüchtigen Pläne zu verfolgen.

Damit das schweizerische Heer im Stande sei, den Kantonen Graubünden, Tessin und Wallis, oder dort befindlichen Truppen zu Hülfe zu eilen, so ist es unumgänglich nothwendig, daß die Straßen über die Furka, die Oberalp und längs des Azenberges erstellt werden. Man könnte noch andere Straßen verlangen, welche angedeutet worden sind, und deren Nutzen immerhin unbestreitbar ist, ohne demjenigen der erstgenannten gleichzukommen. Da sie nicht den Charakter dringender Nothwendigkeit besitzen, so findet es die Mehrheit der Kommission am Platze, sie auf einige Jahre bei Seite zu lassen. Unter denselben gibt es übrigens welche, die auf Erstellung von Seite der Kantone Aussicht haben, was bei der Villonstraße und der Straße des Mossos der Fall ist. Die drei Straßen der Furka, der Oberalp und des Azenberges dagegen müssen als vollkommen unerläßliche Glieder des schweizerischen Defensivsystems betrachtet werden.

Was das Wallis, und zwar unter der Voraussetzung eines Angriffes von Westen her, betrifft, so werden fragliche Straßen folgende Wirkung haben:

Die Kontingente dieses Kantons werden sich sammeln, sich unverzüglich konzentriren, um zu trachten, den Feind aufzuhalten, welcher in den Bezirken Monthey und Martinach beouchiren würde; die Landwehr des Kantons wird sich dem Auszug und der Reserve anschließen, um deren Widerstandskraft zu erhöhen und die Positionen von Sitten, des Pfynwaldes und besonders des Briegerberges zu benutzen. Es wird dieß mit um so größerer Hingebung und um so größerem Patriotismus geschehen, als das Walliservolk weiß, daß die eidgenössischen Truppen mit Geschütz, vor allem mit Kanonen, auf den über die Furka, die Oberalp und den Aegenberg erbauten Wegen unfehlbar in zwei, drei und vier Tagen zu seiner Hülfe herbeieilen werden. Im Bewußtsein, daß eine Rückzugslinie über die Furka vorhanden ist, wäre Berner-Infanterie sogar schon am zweiten Tage im Stande, vom Sanetsch, dem Rawyl und der Gemmi her die linke Flanke des Feindes zu beunruhigen.

Was bezüglich des Kantons Wallis angeführt wurde, gilt in gleichem Maße auch für die Kantone Tessin und Graubünden.

Die Erstellung der drei beantragten Straßen wird den gewissen Erfolg haben, das Volk jener großen Alpenthäler zur unmittelbaren, schnellen Anhandnahme einer energischen Vertheidigung der Eidgenossenschaft und ihrer Neutralität innerhalb seines engern Vaterlandes und seiner heimischen Herde zu ermuthigen. Das große Werk der Heerstraßen wird die Hebung seiner moralischen und seiner materiellen Widerstandskraft bewirken, durch die Gewißheit, daß die Eidgenossen ihm schleunige Hülfe nicht nur bringen wollen, sondern dieß auch mit Allem zum Angriff und Zurückschlagen des Feindes Nothwendigen ausgerüstet, zu thun vermögen.

Man wende nicht ein, Graubünden, Tessin und Wallis würden sich in Abwesenheit oder in Erwartung der Bundesstruppen nicht zum Schutze des schweizerischen Vaterlandes in ihrem Kanton erheben. Die Geschichte der Gegenwart zeigt das Gegentheil.

Ohne die Heerstraßen fände man dort immerhin noch Vertheidiger; allein ihre Anstrengungen wären vergeblich und verloren, während nach Erstellung der Militärstraßen sie dazu beigetragen hätten, den Marsch des Feindes zu hemmen und zugleich den eidgenössischen Truppen Zeit gegeben haben würden, zu den Waffen zu greifen, sich zu konzentriren und zu operiren: ein sehr gewichtiges Resultat.

Abichtlich haben wir diese ganze Frage von einem allgemeinen Gesichtspunkte ausgehend und ohne Anwendung auf die Möglichkeiten der gesammten politischen Lage, wie diese Möglichkeiten in gegenwärtigem Zeitpunkt sich darstellen können, erörtert. Glaubt man an einen nächstens ausbrechenden europäischen Krieg, so dürfte man voraussetzen, daß jene großartigen Bauten nicht vollendet, daher für die nächstbevorstehende Gefahr nutzlos wären. Der Bau der Heerstraßen gewährt aber der Zukunft außerordentliche Vortheile, deßhalb muß das für die Unabhängigkeit und

Neutralität aller Theile der Schweiz so wichtige Werk binnen der kürzesten Frist an die Hand genommen und durchgeführt werden.

Bevor wir zum Bündnerstraßenneze übergehen, wollen wir noch einige Erwägungen über die wahrscheinlichen Wirkungen der vorgeschlagenen Heerstraßen, wann sie erstellt sein werden, anführen.

Weiß der Feind, daß aus dem Innern der Schweiz die Bundesarmee mit ziemlicher Schnelligkeit ins Wallis und nach Graubünden, wie ins Tessin Unterstützungen zu werfen und höchstens binnen zwei bis drei Tagen, unter Mitwirkung der Landwehr inmitten eines zur Defensivse äußerst günstigen Terrains, einen ernstlichen Widerstand zu organisiren im Stande ist, so wird der Feind, ob er von Italien, Oesterreich oder sogar von Frankreich herkomme, sich zweimal bestinnen, bevor er in unsere großen Alpenthäler vorrückt und er nicht mehr, so zu sagen durch einen Handstreich, sich der Punkte bemächtigen kann, welche die Schlüssel zu großen Landes-theilen bilden, wie das gegenwärtig mit Luziensteig, Bellenz und St. Moriz der Fall ist. Daher setzen wir voraus, der Bau fraglicher Straßen werde die ziemlich sichere Folge nach sich ziehen, unsere äußersten Gränzen, wie z. B. den Bezirk Lugano und die Kantone Genf und Waadt, sicher zu stellen. Offenbar scheint uns, wenn ein Feind voraussetzen kann, er werde große Schwierigkeiten bei Ausführung der Bewegungen seiner Truppen auf unserm Gebiete zu überwinden haben, und der Marsch seiner Korps könne bis zur Gefährdung des unternommenen Feldzuges gehemmt werden, daß der Feind alsdann auf eine Verletzung unserer Neutralität verzichten wird.

Den möglichen Einwurf, die beantragten Straßen könnten auch dem Feinde dienen, beantworten wir einfach dahin, daß es zu den Elementen der Kriegskunst gehört, sie nach dem Rückzug unserer Truppen in den Defilen ungangbar zu machen.

Dem Gesagten hat die Mehrheit Ihrer Kommission noch beizufügen, daß es sich keineswegs darum handelt, die Gesamtvertheidigung der Schweiz in deren Mitte oder in den Alpen zu konzentriren; sie theilt im Gegentheile die Ansicht, daß kein Theil des schweizerischen Gebietes ungestraft vom Feinde betreten werden soll.

Dies ist dann eine Aufgabe, welche in den Wirkungskreis der Korpskommandanten und des schweizerischen Generals fällt.

Straßenneze des Kantons Graubünden.

Von der richtigen und ernstlichen Ansicht ausgehend, daß alle Theile der Gränze verhältnißmäßig geschützt werden sollen, d. h. daß man ihnen Achtung verschaffen soll, steht es außer Zweifel, daß dem Straßenneze des Kantons Graubünden militärische Bedeutung zukommt. Im Falle vom Westen her kommender Bedrohungen, oder selbst im Falle eines Krieges zwischen Oesterreich und Italien, wird es, wie es im Jahr-1859 stattfand, immerhin nothwendig sein, das En-

gabin und Bergell durch eidgenössische Truppen zu besetzen; es ist dieß eine ungefähr 25 Stunden lange Linie, auf der mehrere Brigaden echelonnirt werden können, mit Detachementen oder Vorposten in den gegen Süden vorgeschobenen Thälern von Puschlav und Münster. Diese Aufstellung gewährt das Mittel, vom Osten her durch das Innthal, vom Süden her durch das Adathal und seine Seitenthäler kommenden Angriffen entgegen zu treten.

Um dieser ziemlich weit ausgedehnten Defensivlinie Stärke zu verleihen, muß sie mehrere rückwärts liegende und für den Rückzug geeignete Verbindungslinien erhalten. Gegenwärtig gibt es aber nur eine einzige Verbindung auf dem rechten Flügel über den Julier, wo Lebensmittel, Nachschübe an Mannschaft, Material und Munitionen transportirt werden könnten.

Das in Rede stehende Netz sieht namentlich auch den Bau folgender Straßen vor:

1. Eine Straße über den Flüelapaf; sie würde eine ausgezeichnete Zufuhr- und Rückzugslinie für die auf dem linken Flügel, in der Umgegend von Martinsbruck und Münster stehenden Truppen bilden.

2. Eine Straße über den Albulapaf; sie würde allen Anforderungen des Zentrums der von Campo Cologno nach Samaden gezogenen Linie entsprechen.

Bezüglich der Schynstraße, derjenigen von Ardez nach Martinsbruck, der Münsterthal- und der Puschlavstraße, so beschränkt sich deren militärische Bedeutung im Allgemeinen auf die erleichterte Dislokation und Konzentration der in Graubünden zur Hut unserer Ostgränze stehenden Truppen. Sie bilden eine sehr nützliche Ergänzung der erstgenannten Straßen, und die einstige Ausführung des Ganzen wird gewiß zu einer beträchtlichen Erhöhung der Defensivkräfte der Schweiz nach dieser Seite hin beitragen.

In Zusammenfassung dieses Theiles glaubt die Mehrheit der Kommission durch das Angeführte festgestellt zu haben, daß das vom graubündnerischen Großen Rathe bevorwortete Straßennetz für die Eidgenossenschaft in militärischer Hinsicht von großer Bedeutung sei.

Wenn die Oberalp nicht erwähnt wurde, welche das graubündnerische Netz im Grunde auch noch umfaßt, so geschah dieß deshalb, weil wir sie mit der Furka, mit der sie in engem Zusammenhange steht, erörtert haben.

In Zusammenfassung des Ganzen, besitzen die zu erstellenden Straßen in den Augen der Mehrheit Ihrer Kommission einen hohen Werth; sie scheinen ihr zur Sicherstellung der bestmöglichen Vertheidigung der Neutralität unsers kleinen Landes unerläßlich; endlich glaubt sie, es sei dringend nothwendig, zu deren schneller Erstellung zu schreiten.

In dieser Beziehung geht sie mit den höhern Offizieren einig, welche nach den Akten zu Rathe gezogen worden sind.

II. Kommerzielle, fiskalische und politische Bedeutung.

Zur kommerziellen, fiskalischen und politischen Bedeutung und Tragweite der in Frage stehenden Straßenzüge übergehend, müssen wir zunächst die Gruppe des bündnerischen Straßennetzes, dann die Azenstraße und endlich die Furkastraße, zunächst jede für sich, dann aber auch in ihrem gegenseitigen Zusammenhange betrachten.

Zum bündnerischen Straßennetz, wie es vom Großen Rathe und dem Volke beschlossen worden ist, gehören bekanntlich nicht nur die im Antrage Ihrer Kommission aufgenommenen Straßenzüge, sondern noch eine ganze Reihe anderer Verbindungs- und Ergänzungsglieder, denen man aber kein direktes, allgemein schweizerisches Interesse vindiziren kann, und die daher bei der Bundessubvention außer Betracht gefallen sind.

Zimmerhin dienen aber auch diese Verbindungsglieder zur Bildung eines völligen Systems von Kommunikationsstraßen, welches die Bestimmung hat, den umfangreichen Kanton Graubünden, dessen Areal den sechsten Theil des Flächeninhaltes der gesammten Schweiz ausmacht, einerseits mit dem Ausland, namentlich mit Tyrol und Italien, andererseits unter sich selbst, und endlich drittens mit der übrigen Schweiz in direkteren lebhafteren Verkehr zu setzen.

Wenn man bedenkt, daß Graubünden von der Luziensteig weg auf der gegen 80 Stunden langen Gränzlinie bis Castasegna gar nirgends einen gehörigen Straßenanschluß an das Ausland hat, während die Nachbarländer bereits prachtvolle Heerstraßen bis an die Schweizergränze erstellt haben und gerne bereit sind, die schweizerischen Straßenzüge abzunehmen, so muß die Deffnung dieses so abgeschlossenen Gränzgebietes dem Verkehre und Handel der gesammten Schweiz nur willkommen und namentlich auch den weiter rückwärts liegenden Kantonen dienlich sein.

Bei Martinsbruck wird die Straße von Innsbruck und Salzburg her durchs Untere Engadin und über den Flüela vorab den bisherigen Verkehr des Adlerbergs an sich ziehen und im weiteren unsere schweizerischen Verbindungen eine ganz neue Verkehrsader aufthun.

Gegen Meran und Bozen und dem südlichen Tyrol hin öffnet die Münsterthalerroute über den Ofenpaß dem schweizerischen Zwischenhandel wiederum ein ganz neues Gebiet, das bis zur Stunde völlig unbeachtet geblieben ist.

Ueber den Bernina gelangt man durchs Poschiavothal endlich in das wein- und seidenreiche Beltin, und von da mittelst der korrespondirenden Aprikastraße in die getraidereichen italienischen Provinzen von Brescia, Bergamo und Verona, lauter Gebiete, welche bei den erniedrigten italienischen Einfuhrzöllen der Schweiz einen lebhaften Tauschhandel versprechen und auch für unsere landwirthschaftlichen Alpenprodukte einen nahen Markt und eine gute Absatzquelle versprechen.

Diese Vortheile alle giengen aber größtentheils verloren, wenn die volle 24 Stunden lange Albulafette, welche die südlichen Thäler Graubündens oder das Junggebiet von den sich nördlich abdachenden Thalschaften oder vom Rheingebiet trennen, wie bisher nur an einer einzigen Stelle, dem westlich gelegenen Julier für den Verkehr geöffnet blieben. Der Umweg wäre viel zu groß und die Frachten aus Mangel an Konkurrenz und Transportmittel zu hoch. Aus diesem Grunde fand man es für nöthig, neben dem mehr nach dem Bergell und Chiavenna hinielenden Julierpaß noch den in das Herz des Oberengadins und von da einerseits direkte an den Bernina und andererseits an den Ofen führenden Albulapaß unter die zu erstellenden Straßenzüge aufzunehmen, indem es auf die Dauer wohl kaum genügen dürfte, nur den vom Landquarthale zunächst nach dem untern Engadin und der österreichischen Gränze bei Martinsbruck führenden Flüelapaß allein zu erstellen.

Um endlich alle diese südlichen Verbindungsglieder hinwieder unter sich in Wechselwirkung zu bringen und das ganze Labyrinth von abgeordneten Thalschaften unter sich selbst zu verbinden und in Verkehr zu setzen, müssen dem Inn- und dem Albulastrom entlang von Thusis nach Tiefenkasten und weiter aufwärts nach Davos und hinwieder von Steinsberg bis an die Gränze nach Martinsbruck hin zwei kostspielige, vielfach durch Felsen zu bauende Horizontalstraßenzüge erstellt werden, die gewissermaßen die Bindeglieder des ganzen Netzes bilden. Insbesondere muß die Schynstrasse, diese zweite Via mala, als der Hauptschlüssel des innern Verkehrs Graubündens angesehen werden.

Als neue Verkehrsanschlüsse mit der übrigen Schweiz erscheinen endlich die Oberalpstraße gegen Uri und die innere und westliche Schweiz zu; dann der Lukmanierpaß, falls er bis 1866 nicht überschient werden sollte, als neue Verbindung mit Tessin, und endlich die Abzweigung von der Oberländerstraße gegen Waltensburg und Brigels am Fuße des Panixerpasses als Ausläufer nach Glarus zu.

Es liegt nun auf der Hand, daß ein so rationell angelegtes Straßennetz, welches ein bisher fast in allen Richtungen ziemlich unterbundenes Land nach allen Seiten hin dem Verkehr zugänglich macht, sehr tief eingreifend und gewaltig in das ganze nationalökonomische Leben des Kantons selbst, aber auch rückwirkend selbst auf den Wohlstand und den Handelsverkehr aller angränzenden Kantone wirken muß.

Graubünden mit seinen noch wenig ausgebeuteten Waldungen, mit seinen Wasserkräften, Heilquellen und andern Rohprodukten des Mineral- und Pflanzenreichs wird nicht nur dieselben besser und wohlfeiler auf den schweizerischen und ausländischen Märkten verwerthen können, sondern manchem industriellen Schweizer ein neues Feld der Thätigkeit eröffnen und zur Hebung des schweizerischen Handels und Verkehrs, der schweizerischen Produktion im Allgemeinen wesentlich mehr beizutragen im Falle sein.

Würde diese Ueberzeugung, ja diese untrügliche Aussicht nicht im ganzen Lande walten, so wäre kaum anzunehmen, daß ein so schwach bevölkerter, in 230 kleine Gemeinwesen zersplitterter Kanton ein verhältnißmäßig so schwer lastendes Werk ins Leben zu rufen wagen würde. Denn wenn auch der bloße Bau dieses Straßennetzes, ohne die Subvention des Bundes über eine Million kosten wird, so ist diese Ausgabe gegenüber der fortdauernden Unterhaltungslast die ungleich leichtere. Setzt man die ordentlichen Unterhaltungskosten nur zu Fr. 2500 per Stunde und per Jahr an, so macht das jährlich auf 93 Wegstunden eine neue jährliche Last von mehr als Fr. 230,000, oder beineben eine Viertelmillion.

Die Unterhaltungslast repräsentirt daher den Zins von einem fernern Kapital von etwa sechs Millionen.

Solche Opfer übernimmt eine Bevölkerung von bloß 90,000 Seelen gewiß nur in der sichern Voraussicht einer reichen ökonomischen Kompensation. Sie bilden somit einen ziemlich sichern Werthmesser der zu gewärtigenden kommerziellen und kulturpolitischen Vortheile, welche die Folgen eines solchen Unternehmens sein dürften.

Daß aber aus einem schwunghaften Verkehr, aus der wachsenden Konsumations- und Produktionskraft des Landes zunächst der Bundeskasse jährlich größere Einnahmen erwachsen müssen, liegt auf der Hand. Niemand wird es sich verhehlen wollen, daß z. B. die eidgenössischen Zollstätten in Martinsbruck, bei Münster und Brusio ganz andere Erträge abliefern werden, wenn einmal daselbst die Gränze durch bessere Kommunikationsstraßen geöffnet ist. Daß auch in Folge des ausgeführten Straßennetzes das höher pulsirende Leben im Innern des Kantons und selbst in den angrenzenden Theilen der Schweiz einen größern Tribut an die Zollkassen entrichten wird, ist unbestreitbar.

Während die eigenössische Postverwaltung vom gesteigerten Brief-, Baloren- und Paketentransport neue Einnahmen zu gewärtigen hat, dürften einzelne Routen, namentlich die von Finstermünz nach Chiavenna, auch bezüglich des Personenverkehrs sehr ansehnliche Einnahmen abwerfen, während alle bisherigen Postkurse sich nothwendig verbessern müssen. Es müßte daher sonderbar zugehen, wenn das bündnerische Straßennetz im Laufe der nächsten Dezennien der Bundeskasse die verabreichten Subventionen nicht nur verzinsen, sondern in nicht gar langer Frist auch das Subventionskapital völlig zurückerstatten würde. Eine Vergleichung der Verkehrszunahme auf den seit dem Jahre 1840 in Graubünden erbauten Straßenzügen mit dem frühern Zustande liefert sichere, schlagende Belege hiefür.

Da übrigens einzelne dieser Zahlenzusammenstellungen sich in der bei den Akten liegenden Druckschrift über die kommerzielle und fiskalische Bedeutung des bündnerischen Straßennetzes niedergelegt finden, so wollen wir Sie mit Wiederholungen hier nicht länger aufhalten.

Das Projekt der Aegenbergstraße ist nicht neu. Schon seit mehreren Dezennien sprach man davon und sehnte man sich darnach. Zweimal war es bereits der Ausführung nahe, und wurde nur durch die momentanen politischen Verhältnisse wieder in den Hintergrund gedrängt. Wenn nun auch dormalen die Tragweite der Aegstraße für den großen Transit selbst, in Folge der Eisenbahn nach Luzern und der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee nicht ganz mehr dieselbe ist, so läßt sich doch nicht läugnen, daß ein Verkehr, der nur von den unsichern Fluthen eines See's bedingt ist, leicht Störungen und Unterbrechungen ausgesetzt ist, während eine Landstraße zu allen Zeiten und zu allen Stunden, bei Tag und bei Nacht die Bewegung und den Personen- und Waarentransport stets ermöglicht und sichert. Gerade am Fuße eines schwierigen hohen Bergüberganges ist es aber nicht gleichgültig, zu welchen Tagesstunden man am Fuße desselben anlangt. Insbesondere für den postalischen Verkehr ist dieß nicht unerheblich. Die Konkurrenz zwischen Wasser- und Landstraße wird dem Publikum billige Frachten verschaffen, so daß die Aegstraße selbst unter den jetzigen Umständen auch für den allgemeinen Verkehr wohlthätig wirken wird.

In weit höherem Maße wird aber dieß der Fall sein mit Bezug auf den interkantonalen und lokalen Verkehr. Schwyz, Zug und Uri werden endlich die Scheidewand fallen sehen, die von jeher sie so sehr getrennt hielt. Die um Vieles erleichterte tägliche Verbindung unter sich wird ihre Märkte beleben und ihre gegenseitigen Beziehungen vielfach steigern und erweitern.

Ueber die Wichtigkeit und Nützlichkeit der Furkastraße in kommerzieller Beziehung werden verschiedene Anschauungen getheilt. Die Einen wollen der Furkastraße wie der Oberalpstraße nur die Bedeutung einer Touristenstraße beilegen und sind geneigt, selbst diese möglichst zu unterschätzen. Diese Anschauung basirt auf die jetzigen thatsächlichen Verhältnisse, argumentirt mit der Vergangenheit und kommt dann allerdings zu dem Schluß: „Weil jetzt außer den Touristen sehr Weniges über die Furka geht, so wird es fürderhin auch so sein.“ Wir theilen diese Ansicht nicht! denn ehe der Verkehr möglich ist, müssen die Verkehrsmittel gegeben sein. Ehe Kauf und Tausch, tägliches Zusammenkommen und Verkehr, ehe gewerbliche und ökonomische Wechselbeziehungen sich bilden, müssen die Wege gegeben sein, auf denen man zusammenkommen kann. Daher umgekehrt die Wahrnehmung, daß jeweilen gerade die abgeschiedenen Gegenden und Völkerschaften in ihren Lebensverhältnissen einseitig werden und alle Unternehmungslust verlieren, bis ihnen neue Berührungspunkte und neue Stimulatoren zum ökonomischen Aufschwung gewoten werden.

Was Oberwallis insbesondere betrifft, so befindet sich dieser Landestheil so von allem Verkehr abgeschlossen, und von Tessin, Uri, Bern, Graubünden und der innern Schweiz getrennt, daß ihm alle Gelegenheit bis jetzt benommen ist, in diesen Richtungen neue Lebensbeziehungen anzu-

knüpfen und auf neue Erwerbsquellen bedacht zu sein. Hebe man die trennende Scheidewand auf, erstelle man eine praktikable Straße über die Furka, und es kann hier so wenig als anderswo die Erfahrung trügen, daß mit den verbesserten Kommunikationsmitteln auch der Verkehr selbst progressiv wächst, und zwar verhältnißmäßig um so mehr, je mangelhafter die früheren Verbindungen waren. Auch die untern Theile des Kantons Wallis werden die Produkte ihres fruchtbaren Bodens, insbesondere ihre Weine u. s. w., sofort in die hochgelegenen Thäler von Uri und Graubünden und an den Vierwaldstättersee verföhren. Die gesammte Landwirtschaft und Viehzucht werden einen neuen Sporn erhalten, und mit ihnen müssen auch die gewerblichen Verhältnisse aufwachen. Daß übrige⁹ Genz der Touristenverkehr ein Faktor ist, der auf alle ökonomischen Verhältnisse rückwirkend ist und demnach ganz besonders im Oberwallis sich fühlbar machen wird, ist um so eher anzunehmen, als die Kantone Wallis und Graubünden in neuester Zeit zu den Hauptzielpunkten der Touristenwelt geworden sind. Im Uebrigen scheint es uns fast unmöglich, daß eine Verbindung zweier großer Flußgebiete, wie das der Rhone und des Rheines, unter sich nicht eine Reihe von Verkehrsbeziehungen schaffen sollte, an die man dormalen noch nicht denkt. Und ebenso muß der leichte Verkehr aus der innern Schweiz nach dem bisher verschlossenen Oberwallis naturnothwendig ein lebendigerer und mannigfacherer werden.

Endlich müssen nach den gemachten Erfahrungen in andern Ländern mit der Ausbreitung der Eisenbahnen gleichzeitig die Zwischen- und Bindeglieder verschiedener Eisenbahnsysteme an Frequenz und Bedeutung auch nothwendig gewinnen. In der Schweiz insbesondere, welche in nächster Zeit im Osten, Westen, Norden und Süden einen reichen Kranz von Eisenbahnlinien aufweisen wird, in dieser Schweiz sollte eine innere Verbindung dieser Eisenbahngruppen durch eine Verbindungsstraße von Osten nach Westen nicht eine natürliche Berechtigung haben und kommerziell nicht von irgend welcher Bedeutung sein und werden können! Diese Annahme scheint uns unnatürlich und gänzlich unhaltbar. Wenn demnach die Furkastraße für Wallis eine Wohlthat werden wird, so gilt dieß selbstverständlich in eben so hohem Grade vom Kanton Uri, und es braucht wohl keines Nachweises, daß die Vortheile einer Straße jeweilen nach beiden Richtungen sich geltend machen und die Behauptung, als gereiche eine solche Verbindung nur dem einen Theil zum Nutzen und könne dem andern aber gleichgültig sein, braucht kaum widerlegt zu werden.

Gerade Uri, als Knotenpunkt der Oberalp-, Aargen- und Furkastraße, wird von allen Seiten her sich eines gesteigerten Verkehrslebens und mithin eines zunehmenden Wohlstandes zu erfreuen haben.

Daß übrigens auch hier wie allenthalben aus dem Wachsthum des Volkswohlstandes und des lebendigen Verkehrs der vom Postregal und

den Zöllen alimentirten Bundeskasse mit der Zeit größere Einnahmen zufließen werden, braucht wohl keiner besondern Beweisführung.

Es erübrigt uns daher nur noch, mit einigen Worten auf die politische Tragweite dieser zu subventionirenden Straße aufmerksam zu machen. In einer Zeit, wo rings um uns herum die Völker sich zu großen, festen, einheitlich organisirten Staaten verschmelzen und ihre natürlichen und sprachlichen Gränzen sich allenthalben zu erobern suchen, darf die Schweiz in ihrer mannigfaltigen Bergliederung gewiß nicht unterlassen, einerseits die äußersten Theile ihres Gebietes durch gute und zahlreiche Kommunikationsmittel näher und enger mit ihrem innern Kernland zu verbinden, andererseits in ihrem Innern selbst die bisher getrennt lebenden Völkerschaften mit einander immer mehr zu verschmelzen. Mit einem Worte, die Schweiz darf es auch nicht unterlassen, in sich selbst einheitlicher und kompakter dazustehen.

Diese Assimilation aller Landestheile wird aber auch die eidgenössische Gesetzgebung vielfach erleichtern, indem gerade die heterogeneren Lebensverhältnisse dadurch mehr ausgeglichen und vermittelt werden.

Während in den meisten Theilen des Landes durch das bereits so ausgebreitete Eisenbahnetz ein in weit höherem Grade pulsirendes Leben hervorgerufen wird, müssen nothwendig als Ergänzung diejenigen Gegenden, welche dieses vollkommeneren Verkehrsmittel nicht besitzen, wenigstens durch das unvollkommenere der gewöhnlichen Landstraßen kompensirt und ebenfalls in den Kreis der Verkehrsthätigkeit gezogen werden, sonst entstehen Mißverhältnisse und so abnorme Unterschiede, daß sie nur störend auf die öffentlichen Zustände wirken können.

Endlich darf man nicht vergessen, daß der Bund den Kantonen durch Entziehung aller indirekten Steuern die Mittel zur Erstellung großer Straßenzüge von sich aus sehr wesentlich geschmälert hat, während es gerade der Bund ist, der zunächst für seine Einnahmsquellen daraus die größten Vortheile zieht. Namentlich an der Gränze, wo die Bevölkerung verhältnißmäßig am meisten beiträgt zur Alimentirung der Zollkassen, ist dieser Umstand am fühlbarsten. Es ist daher ein Gebot der Billigkeit und der klugen Politik, für solche Zwecke den Kantonen zur Seite zu stehen und ihre kantonale Existenz nicht drückender zu machen, als dies unter dem alten Bunde der Fall gewesen wäre. Vielmehr hat gerade hier der Bund die Aufgabe und die Pflicht, zu beweisen, daß in Folge der Vereinigung der Kräfte weit Größeres und Durchgreifenderes geschaffen werden kann, als dieses beim Sonderleben der frühern Zeit möglich war.

Mit derartigen Werken söhnt man auch am besten alle historischen Reminiszzenzen mit der Gegenwart aus, und der Art. 21 der Bundesverfassung wird auf diese Weise zum festesten Band, mit dem der neue Bund die Kantone an sich schließt.

Nach diesen Erörterungen gehen wir über zur Untersuchung des finanziellen Gesichtspunktes.

Nach dem Beschlusse des Ständerathes, dem bezüglich des Maßes des zu leistenden Bundesbeitrags die nationalrätliche Kommission vollständig beistimmt, würde derselbe betragen:

a.	für die Furkastraße	Fr.	800,000
b.	" " Oberalpstraße	"	350,000
c.	" " Azenstraße	"	600,000
d.	" das bündnerische Straßennetz	"	1,000,000

eventuell, d. h. wenn Graubünden auf den Bau der Albulastraße verzichten sollte, Fr. 900,000. Also im ersteren Falle Fr. 2,750,000 und im letztern Fr. 2,650,000. Allerdings eine sehr bedeutende Summe, deren Herbeischaffung ohne Einforderung von Geldkontingenten oder Aufnahme von Anleihen auf den ersten Blick zweifelhaft erscheinen dürfte. Eine etwas nähere Prüfung des Standes der Einnahmen der Eidgenossenschaft zeigt uns jedoch, daß die von anderer Seite erhobenen Besorgnisse unbegründet sind und die Beruhigung gewährt, daß der Bund die zu dem in Frage stehenden Unternehmen erforderlichen Beiträge in dem vorgeschlagenen Maße übernehmen darf; ohne dadurch in finanzielle Verlegenheiten zu gerathen. Gemäß den festgestellten Bedingungen sollen die Furka-, Oberalp- und Azenstraße bis Ende 1864 und das bündnerische Straßennetz bis Ende 1873 vollendet sein, und es müssen daher auch die Beiträge im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten innert diesen Fristen ausbezahlt werden. Die Ausgaben für die drei ersten Straßen vertheilen sich daher auf 3 oder 4 Jahre und für die letztern auf 12 Jahre.

In den Jahren 1862, 1863 und 1864 bedarf es daher alljährlich höchstens:

a.	für die Furkastraße	Fr.	267,000
b.	" " Oberalpstraße	"	116,700
c.	" " Azenstraße	"	200,000
d.	an das bündnerische Straßennetz	"	83,500

zusammen Fr. 667,200

und nachher bis Anno 1873 jedes Jahr Fr. 83,500.

Es ist indessen ziemlich sicher anzunehmen, daß sich die Beiträge für die Furka-, Oberalp- und Azenstraße auf vier Jahre vertheilen werden, in welchem Falle das jährliche Betreffniß von 1862 bis und mit 1865 bloß Fr. 521,000 betragen würden.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit des Bundes ist der Art, daß die eine wie die andere Summe aus den Einnahmenüberschüssen wird bestritten werden können.

Blicken wir auf die Rechnungsergebnisse der letzten Jahre zurück, und wir werden uns von der Wichtigkeit dieser Annahme überzeugen; wir werden sehen, daß die Einnahmen und besonders die Zölle von Jahr zu Jahr sich vermehrt haben. Eine Uebersicht der ordentlichen Staatseinnahmen seit dem Jahr 1851 wird dieß klar machen.

Diese betragen :

1851	Fr.	11,768,599.	44
1852	"	13,290,416.	32
1853	"	14,094,393.	01
1854	"	14,181,055.	32
1855	"	14,985,150.	81
1856	"	16,450,063.	43
1857	"	17,253,695.	87
1858	"	17,478,594.	09
1859	"	17,665,437.	73
1860	"	21,685,566.	27

Total der ordentlichen Einnahmen in
den letzten 10 Jahren . . . Fr. 158,852,972. 29

Freilich sind auch die Ausgaben in stetem Steigen begriffen, jedoch nicht in ganz gleichen Verhältnisse, wie die Einnahmen; sie betragen im Jahre :

1851	Fr.	11,089,866.	04
1852	"	12,076,125.	82
1853	"	13,099,080.	79
1854	"	13,527,504.	35
1855	"	14,209,526.	29
1856	"	15,522,051.	91
1857	"	16,033,836.	61
1858	"	16,022,691.	43
1859	"	16,197,759.	43
1860	"	20,132,230.	18

Total der Ausgaben in den letzten
10 Jahren . . . Fr. 147,910,672. 85

Die Einnahmenüberschüsse dann haben betragen,
im Jahr :

1851	Fr.	678,733.	40
1852	"	1,214,290.	50
1853	"	995,312.	22
1854	"	653,550.	97
1855	"	775,624.	52
1856	"	928,012.	52
1857	"	1,219,859.	26
1858	"	1,455,902.	66
1859	"	1,467,678.	30
1860	"	1,553,336.	09

also in 10 Jahren . . . Fr. 10,942,300. 44
oder durchschnittlich per Jahr Fr. 1,094,230, und in den letzten 3 Jahren
durchschnittlich Fr. 1,492,305.

Das Budget pro 1861 sieht einen Einnahmenüberschuß vor von Fr. 640,000 und dasjenige pro 1862 einen solchen von Fr. 1,066,000.

Die bis im Jahr 1860 verzeigten Ueberschüsse sind freilich größtentheils zu außerordentlichen Ausgaben verwendet worden, wovon nach der in der Botschaft des Bundesrathes aufgestellten Berechnung Fr. 5,696,852 auf freiwillige Beiträge oder Ausgaben fallen, die mehr vom Willen der Bundesversammlung abhingen und bloß Fr. 6,421,021 für Dinge, welche durch die Umstände geboten waren. Hieraus ergibt sich, daß die Eidgenossenschaft über die ordentlichen Staatsausgaben hinaus in 10 Jahren durchschnittlich über Fr. 1,094,230 zu verfügen hatte, und daß sie in diesem Zeitraum mit ihren ordentlichen Einnahmen circa 12 Millionen außerordentliche Ausgaben bestritten hat. Ungeachtet dieser bedeutenden Summe außerordentlicher Ausgaben hat sich das Vermögen des Bundes seit dem Bestande der neuen Bundesverfassung um den nicht unbedeutenden Betrag von Fr. 1,697,037 vermehrt.

Freilich ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß die Finanzen des Bundes auch noch fernerhin mit außerordentlichen Ausgaben für allgemeine eidgenössische Staatszwecke belastet bleiben werden; so wird namentlich die Transformation des Materiellen der Artillerie nicht unbedeutende Summen in Anspruch nehmen. Hingegen dürfen wir erwarten, daß sie sich — den Fall eines Krieges oder längerer Gränzbesetzung abgerechnet — nicht auf die Höhe steigern werden, wie dieß in den letzten Jahren der Fall war, indem von den circa 12 Millionen betragenden außerordentlichen Ausgaben einzig durch zwei Posten, Nachlaß der Sonderbundschuld, Fr. 3,343,892 und die Kosten der Occupation in Neuenburg und Rheingränzbewachung, inklusive Verlust auf dem eidgenössischen Anleihen, Fr. 3,351,091, zusammen also Fr. 6,694,983 absorbiert worden sind.

In Bezug auf die Zukunft haben wir durchaus keine Gründe, anzunehmen, daß der Stand der Bundesfinanzen sich verschlimmern sollte; gegentheils dürfen wir, auf die bisherigen Erfahrungen gestützt, auf eine stete Vermehrung der Einnahmen mit ziemlicher Sicherheit zählen.

Nach den in der Botschaft des Bundesrathes, betreffend die finanziellen Verhältnisse der Eidgenossenschaft, enthaltenen Voranschlägen, welche die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für annähernd richtig anerkennen muß, wäre der normale Stand der Einnahmen und Ausgaben für die nächste Zeit folgender:

E i n n a h m e n .

Ertrag aus Liegenschaften und Kapitalien	Fr. 144,000
Zinse von Betriebskapitalien	" 106,000
Ertrag der Zollverwaltung, durchschnittlich	" 4,000,000
" " Telegraphenverwaltung	" 50,000
" " Postverwaltung	" 100,000
Kanzlei und Militäreinnahmen	" 130,000
zusammen	Fr. 4,530,000

	Uebersrag	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
		<u>3,082,000</u>

so daß immerhin zu außerordentlichen Zwecken jährlich
 verfügbar bleiben Fr. 1,448,000

Im Hinblick auf das Angebrachte beehrt sich die Mehrheit der Kom-
 mission, Ihnen, Eit., folgende Anträge, welche sich im Wesentlichen dem
 Ständeräthlichen Beschlusse anschließen, vorzulegen. (Siehe hienach).

Schließlich muß noch bemerkt werden, daß vier Mitglieder (Fazy,
 von Courten, Girard und Scherz) der Mehrheit der Kommission auch die
 Azenstrafe mit der Furka- und Oberalpstrafe und diese mit dem bünd-
 nerischen Straßennez solidarisch erklären wollen, wie dieß bezüglich der
 Furka- und Oberalp der Ständerath beschloffen hat, worüber besondere
 Anträge vorliegen.

Bern, den 23. Juli 1861.

Die Mehrheit der Kommission:

Scherz, Berichterstatter.

Fazy.

Muheim.

Planta.

Girard.

v. Courten.

Baldinger.

**Bericht und Anträge der .Mehrheit der nationalrätlichen Commission, betreffend 1 die
Beitrag des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz und Wallis für Erstellung der Furka
Oberalp und Arenstrasse: 2. den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für da...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.08.1861
Date	
Data	
Seite	505-521
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 452

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.