

Schweizerisches Bundesblatt.

43. Jahrgang. IV.

Nr. 35.

26. August 1891.

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Karl Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau einer Klausenstraße von Altdorf bis Linththal.

(Vom 14. August 1891.)

Tit.

Mit Schreiben vom 22. November 1890 haben uns die Regierungen der Kantone Uri und Glarus zu Händen der Bundesversammlung folgendes Gesuch eingereicht:

1. Es möchte für den Bau einer Klausenstraße von Altdorf bis Linththal ein Bundesbeitrag von 80 % der wirklichen Kosten oder eine entsprechende Aversalsumme bewilligt werden, und
2. auf den Fall, daß ein Beitrag nach % berechnet vorgezogen werde, seien die allfällig den Kantonen von den Gemeinden, Korporationen und Privaten gemachten Schenkungen an Boden, Beiträgen etc. denselben zu überlassen, ohne daß sie für den Bundesbeitrag in Abrechnung fallen.

Mit diesem Gesuche wurden detaillirte Projekte sammt Kostenvoranschlägen und Berichte eingereicht und zwar sowohl für die Strecke Linththal bis Kantonsgrenze Uri, als für diejenige von dort bis Altdorf. Die Kosten der ersten Strecke belaufen sich auf Fr. 564,000, für die letztere betragen sie Fr. 1,571,000, also im Ganzen Fr. 2,135,000.

Auf die Behandlung dieses Projektes übergehend, glauben wir zuerst im Auszuge einige allgemeine Angaben theils wirthschaftlicher, theils technischer Art voraussenden zu sollen, wie solche im vorgenannten Schreiben enthalten sind.

Der Klausenpaß vermittele seit altersgrauen Zeiten den Verkehr zwischen den Kantonen Uri und Glarus. Dieser Verkehr sei während der bessern Jahreszeit sehr lebhaft, namentlich zwischen dem obern Linththal und der Ennetmärcht. Von letzterer seien Holz, Käse, Butter und Vieh die Hauptausfuhrgegenstände, während vom Linththal her die nothwendigsten Lebensbedürfnisse bezogen werden. So lasse der Kanton Uri auch das Salz für das große Alpengebiet der Ennetmärcht nach Linththal schaffen und von dort aus nach den Bestimmungsorten transportiren. Endlich sei die katholische Kirche in Linththal der Hauptsammelpunkt der auf Urnergebiet jenseits der Klausenhöhe wohnenden Katholiken.

Dabei wird besonders hervorgehoben, daß die gegenwärtige Verbindung nur in einem Saumpfade bestehe, welcher bald schlecht, bald ordentlich unterhalten werde und auf welchem Lasten nur mühsam weiter befördert werden können. Derselbe beginne in Linththal und ziehe sich über den Urnerboden und die Klausenhöhe nach Unterschächen, von wo aus dann eine schmale Fahrstraße nach Altdorf führe.

Auf die fernern Uebelstände hinweisend, welche der Mangel an bequemen Verbindungen mit sich bringe, wird im Weitern beigefügt, daß das von des Schöpfers Hand und durch die Intelligenz und den Fleiß der Menschen so reich mit Reizen ausgestattete Glarnerland für den Fremdenverkehr zur Sackgasse geworden sei, von welchem aus die mit Naturschönheiten nicht minder reich ausgestatteten Gegenden der angrenzenden Kantone nur auf beschwerlichen Wegen erreicht würden. Ebenso seien auch die wunderbar schön gelegenen Ortschaften Altdorf und Bürglen durch die Gotthardbahn abgeschnitten und man könne sagen, daß durch vorgenannte Verhältnisse zwei Kantone und damit ein erheblicher Theil des schweizerischen Vaterlandes schwer geschädigt werden.

Wenn aus diesen Gründen die Anlage einer Straße und das Gesuch um Subventionirung derselben gemäß Art. 23 der Bundesverfassung gerechtfertigt erscheine, so sei dieß noch unendlich mehr der Fall vom militärischen Standpunkte aus. Nachdem der Gotthard zur ersten Festung der Schweiz gemacht worden sei, sei die Erstellung von Zufahrtstraßen aus denjenigen Thälern, in welchen die Ansammlung von Truppen und Material, sowie die Beförderung derselben nach und von dem Festungsgebiete am nächsten möglich wäre, zum unabwendbaren Bedürfniß geworden.

Auf der projektirten Straße würden aber Truppen und Material aus und nach den bevölkertsten Theilen der Ostschweiz auf kürzestem Wege von und nach dem Gotthard bewegt werden können und

in den betreffenden Thälern, namentlich dem mit vielen und großen Lokalen versehenen Glarnerlande, geeignete Unterkunft finden. Die hohe Wichtigkeit der Militärstraßen vom Klausen und Susten sei denn auch von Autoritäten anerkannt und in den letzten Verhandlungen der eidgenössischen Räthe bei der Subventionsfrage der Grimsel hervorgehoben worden. Es sei daher nicht zu bezweifeln, daß das schweizerische Militärdepartement dieser Frage die vollste Würdigung schenken werde.

Dem genannten Schreiben entnehmen wir ferner, daß schon im September 1864 die Regierung von Glarus die ersten Schritte bei derjenigen von Uri eingeleitet habe, um die Herstellung einer Fahrstraße über den Klausen in Fluß zu bringen. Die hierfür angebahnten Konferenzen hätten aber als Resultate nur die Aufnahme von Plänen und Kostenberechnungen für eine solche von 4,40 m. bis 4,80 m. Breite gebracht. Diese Pläne seien bereits im Herbst 1866 zur Vorlage fertig erstellt worden. Für die Strecke auf Glarnergebiet sei Folgendes zu bemerken:

Die Straße erhalte eine Länge von 10,831 m. mit einer Totalsteigung von 652 m. und einem mittlern Gefälle von 6 %, dabei wären aber solche von über 8 % vorhanden, nämlich bis 9,4 %.

Die freie Fahrbahnbreite sei zu 4,8 m. angenommen, detaillirte Normen müßten aber im Falle der Ausführung noch vereinbart werden. Von Oberst Locher in Zürich, welcher mit der Begutachtung des vorhandenen Projektes betraut worden sei, werde im Einverständniß mit den Behörden von Glarus beantragt, anstatt nach Plan Schindler gegen den Wasserfall des Fätschbaches zu gehen, die nöthige Höhe in den Fritter-Alpen zu gewinnen, um in kürzester Linie den Lawinenzug der Staldenruns zu überfahren und das sehr schlechte Bauterrain des erstern Tracé's zu vermeiden. Der Anblick des Wasserfalls werde zwar dadurch dem Auge etwas weiter gerückt, aber nicht entzogen; dagegen aber vom sogenannten Oberberg aus die Aussicht auf den wundervollen Bergkranz der Tödigruppe gewonnen.

Was Uri betrifft, so seien folgende technische Bemerkungen anzubringen:

Drei Viertel der genannten Straßenlänge entfielen auf das Gebiet genannten Kantons, dessen außerordentlich großes und ausgedehntes Straßennetz somit bedeutend erweitert werden würde.

Die Klausenstraße, nach Maßgabe der im Jahre 1865/66 von Ingenieur Diethelm gefertigten und in technischer Hinsicht heute noch als zutreffend und gut anerkannten Pläne, zweige auf dem Schächengrund (Zeughaus), Gemeinde Altdorf, von der Gotthard-

straße ab und führe zunächst über Bürglen und Spiringen, auf einer längern Strecke dem Schächenthalb entlang, durch das hochromantische Schächenthal nach dem Dorfe Unterschächen. Dieses Theilstück der Klausenstraße sei vom ehemaligen Bezirke Uri in verschiedenen Jahren successive angelegt und gemäß Verfassung von 1888 nun dem Kanton übertragen worden. Das vorliegende Projekt sehe bloß eine Korrektion desselben vor, welche ohne besondere Veränderung des Tracé's durchaus hinreichen dürfte. Es werde hierauf um so bestimmter abgestellt, als die wesentlichsten Steigungen dieser Strecke (Bürglen-Lorete und Kehren unterhalb Spiringen) 10 % nicht überschreiten und überhaupt zu den best angelegten Theilen dieser Straße gehören. Eine spezielle Projektirung dieser Ergänzungsarbeiten bestehe zwar noch nicht, hingegen liege eine Kostenberechnung hiefür vor.

Ueber die Fortsetzung der Straße von Unterschächen bis auf die Balmalpen (auf dem Schild) bestünden nun zwei Varianten:

Das eine Tracé zieht sich in zwei gewaltigen Kehren von Unterschächen zum Gute „Höll“, dann nach Urigen und von hier durch den Ramsenberg, die Windeggen auf den Schild. Wenn auch diese etwas kürzer, in der Anlage etwas billiger berechnet und landschaftlich schön sei, so könne dieselbe doch nach einstimmiger Schlußnahme der Regierung und des Landrathes nicht acceptirt werden. Der allgemeine und den Entscheid der Landsgemeinde sehr beeinflussende Widerwille der Bevölkerung des Schächenthales gegen die Erbauung der Klausenstraße gründe sich nicht zum Wenigsten auf die Befürchtung, dieses obere Tracé möchte Seitens der Behörden gewählt werden.

In der That habe die Abneigung gegen dasselbe ihre volle Berechtigung. Die Straße würde den schönsten Grundbesitz der Bauersame des Schächenthales durchschneiden und damit zerstückeln, das hintere Schächenthal vom Verkehr abschneiden und den berechtigten und jedenfalls zu berücksichtigenden Interessen der Anwohner in mancher Beziehung zuwiderlaufen. Als wesentliche Faktoren gegen die Wahl des obern Tracé's seien noch anzuführen: die schwierige Anlage auf dem erdreichen, stellenweise sumpfigen, von vielen Bächen und Rinnsalen durchzogenen, Ueberschüttungen, Rutschen und den Wirkungen vieler Lawinen und gefährlicher Hagelschläge ausgesetzten Terrain, sowie die äußerst schwierige und mit vielen Unkosten verbundene Beschaffung des zum Unterhalte der Straße nothwendigen Materials.

Wenn man hier also vor sehr ernsten und nicht zu überwindenden Bedenken stehe, so gewähre das untere Tracé: Unterschächen-Aesch-Balmwand augenfällige Vortheile, welche den Bundesrath

bald überzeugen würden, daß die von der ernerischen Behörde getroffene Wahl die richtige sei. Die etwelchen Mehrkosten der Anlage und die Verlängerung der Straße um 2 Kilometer vermöchten an dieser Annahme nichts zu ändern.

Die Variante Aesch-Balmwand könne allerdings mit dem obern Tracé landschaftlich nicht konkurrieren, dennoch dürfe ihr die Eigenschaft nicht abgesprochen werden, die vortheilhaftere zu sein für den aufstrebenden und von Schweizern aus allen deutschredenden Kantonen gerne besuchten Luftkurort Unterschächen. Durch dieselbe würde auch dem idyllischen Aesch eine Zukunft als Sommerstation, deren Anfänge bereits vorhanden seien, gesichert.

Endlich komme noch der Anblick des in unmittelbarer Nähe der Straße sich befindenden Wasserfalls des Stäubibaches, einer der schönsten der Schweiz, dem untern Tracé zu Gute.

Vor allen Dingen aber werden bei dieser letzten Variante folgende Vorzüge hervorgehoben. Die Anlage der Straße könne hier sehr solid, auf festem sicherem Grunde, theils sogar auf Felsen gemacht werden, was für ihren militärischen Zweck von großer Bedeutung sei. Der Unterhalt lasse sich leichter und mit besserem Material bewerkstelligen. Naturereignisse und Wildbäche würden hier ungleich weniger schaden und den Verkehr nicht durch eintretende Hemmungen gefährden, Ungewitter und Hagelschlag den Paß nicht bei jedem Anlasse sperren, wie es beim obern Tracé nur zu leicht der Fall sein könnte.

Bezüglich der Kehren an der Balmwand erscheine es wünschenswerth, daß ausnahmsweise und nur an einzelnen Stellen eine Maximalsteigung von 10 % zugestanden werde.

In der Beschreibung der Tracé's fortfahrend, führt das Schreiben aus, daß von dem Orte auf dem „Schild“ genannt, wo beide Varianten zusammentreffen, die Straße über die Balmalpen zur Klausenhöhe sich hinziehe, dann hinunter auf den landschaftlich hübschen und alpwirtschaftlich wichtigen Urnerboden zur Glarnergrenze hinführe.

Auf dieser Strecke schlage nun Oberst Locher die Aenderung vor, den Aufstieg vom Urnerboden zur Klausenhöhe durch die sogenannte Seiferblanken zu suchen, um das Steinschlag- und Rufengebiet am Gaißberg in möglichst kurzer Linie zu überschreiten.

Der Gesamtkostenvoranschlag beträgt für

Uri	Fr. 1,571,000. —
Glarus	„ 564,000. —

Total	<u>Fr. 2,135,000. —</u>
-------	-------------------------

was eine erschreckende Summe sei für zwei kleine Kantone, selbst bei ausgiebiger Bundeshälfte!

Diesen Auseinandersetzungen mehr allgemeiner Natur lassen wir noch weitere den eingesandten Plänen und Kostenvoranschlägen entnommene nähere technische Angaben folgen:

I. Höhenverhältnisse und Entfernung der Hauptpunkte:

Linththal (661 m. über Meer) bis Glarnergrenze (1312 m. über Meer)	10,8 km.
Glarnergrenze bis Spittelrüti (1389 m. über Meer)	4,2 "
Spittelrüti bis Klausenhöhe (1952 m. über Meer)	7,8 "
Klausenhöhe bis Unterschächen (994 m. über Meer)	12,1 "
Unterschächen bis Altdorf (500 m. über Meer)	10,0 "
Total	<u>44,4 km.</u>

Von Linththal bis Glarnergrenze hat man somit eine Höhendifferenz von	651 m.
Von Glarnergrenze bis Spittelrüti	77 m.
Von Spittelrüti bis Klausenhöhe	563 m.
Von Klausenhöhe bis Unterschächen	958 m.
Von Unterschächen bis Altdorf	494 m.

Was die relativen Gefälle betrifft, so sind dieselben für die Straße auf Glarnergebiet folgende:

Auf 1741 m. horizontal oder unter	2 ‰
" 240 m.	2—4 ‰
" 2877 m.	4—6 ‰
" 4215 m.	6—8 ‰
" 1728 m.	8—9,4 ‰

Die Maximalsteigung beträgt auf 1345 m. 9,4 ‰, hingegen wurde im Kostenvoranschlage angenommen, daß dieselbe auf 8 ‰ reduziert werden solle, was hier leicht zu erreichen ist.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 4,80 m.; der kleinste Radius der Serpentina für die Mitte derselben ist 8,5 m.

Die Arbeitsmengen im eingereichten Projekte sind folgende:

Aushub in Erde	82,000 m ³
Felsen und Bergschutt	16,280 m ³

Im Fernern sind 37,600 m³ Stütz- und Futtermauern vorgesehen; ein Tunnel von 25 m. Länge und eine Halbgalerie, 69 Deckeldohlen, 17 gewölbte Durchlässe und 3 Brücken. Die Seitenversicherungen bestehen aus Wehrsteinen, nebst kleinern Strecken Brustmauern und Zäunen.

Auf Urnergebiet weist die Straße (oberes Tracé) folgende Steigungsverhältnisse auf:

Auf 3380 m. horizontal oder Gefälle unter 2%	
„ 855 m.	2—4%
„ 1382 m.	4—6%
„ 10,938 m.	6—8%
„ 7,040 m.	8 bis und mit 10%

Die Maximalsteigung beträgt 10% auf 340 m. Länge, immerhin ist auch hier wieder im Kostenvoranschlag darauf Bedacht genommen worden, daß die Gefälle auf 8% reduziert würden.

Die Fahrbahnbreite ist zu 4,40 m. mit Ausweichplätzen angenommen; der kleinste Radius der Serpentinaen für die Mitte derselben 8 m., jedoch ist eine Verbreiterung der Fahrbahn daselbst vorgesehen.

Die Arbeitsmengen auf der neu zu erstellenden Strecke Unterschächen-Kantonsgränze sind folgende:

Aushub von Erde und Bergschutt	176,298 m ³
Felssprengungen	42,530 m ³

Im Fernern sind 81,685 m³ Stütz- und Futtermauern, 2 Tunnel von zusammen 20 m. Länge, Galerien mit 52 m., 183 Deckeldohlen und 26 gewölbte Durchlässe und als Straßenversicherung Zäune und Wehrsteine vorgesehen.

II. Der Kostenvoranschlag weist folgende Summen auf:

a. Auf Gebiet des Kantons Glarus.

1. Erd- und Felsenaushub (mit Transport)	Fr. 139,100. —
2. Stütz- und Futtermauern	„ 225,600. —
3. Brücken und Durchlässe	„ 44,300. —
4. Gepflasterte Seitengräben	„ 11,000. —
5. Bekiesung	„ 37,909. —
6. Einfriedigungen	„ 22,000. —
7. Landentschädigung	„ 27,000. —
8. Pläne-Ergänzungen, Bauaufsicht, Unvorhergesehenes	„ 47,091. —
	<hr/>
	Fr. 554,000. —

oder Fr. 51. 15 per Laufmeter.

Hiezu noch: 195 m. à Fr. 51. 15 in Berücksichtigung der Gefällreduktion auf 8% rund	„ 10,000. —
Total	<hr/> Fr. 564,000. —

b. Auf Gebiet des Kantons Uri.

1. Glarnergrenze-Spittelrüti	Fr.	67,000. —
2. Spittelrüti-Klausenhöhe	„	399,000. —
3. Klausenhöhe-Unterschächen	„	799,000. —
Total Bauarbeiten	Fr.	1,265,000. —
Landentschädigungen etc.	„	116,000. —
	Total	Fr. 1,381,000. —

wovon Fr. 64,000 für Verlängerung der Straße infolge von Gefällreduktionen, oder circa Fr. 60 per Laufmeter.

4. Straßenerweiterung und Gefällreduktionen auf der Strecke Altdorf-Unterschächen	„	190,000. —
oder Fr. 19 per Laufmeter.		

Gesamtbetrag Fr. 1,571,000. —

Das Oberbauinspektorat hat die erforderliche Lokalbesichtigung und Prüfung der Projekte vorgenommen und findet sich zu folgenden Bemerkungen hierüber veranlaßt.

Auf Gebiet des Kantons Glarus ist dasselbe vollkommen einverstanden mit der von Oberst Locher im Einverständniß mit den dortigen Baubehörden getroffenen Abänderung des Tracé's, welches statt gegen den Fätschbach hin die Entwicklung beim Oberberg und Braunlauenen an der sonnigen Halde daselbst sucht, ebenso mit den Abänderungen betreffend Querprofil, Stütz- und Futtermauern, sowie den Brücken und Durchlässen, wie dieselben im Bericht des oben erwähnten Experten niedergelegt sind.

Gegenüber einer von demselben gemachten Anregung, die Straße von Vorfrutt aus mit Beiseitelassung der Klus direkt über die Seifer- und die nebenliegenden Blanken in der Höhe von 1700 bis 1750 m. zu führen, um beim „Zeichen“ in zwei langen Kehren bei Nr. 277 auf die Höhe des Projektes Diethelm zu kommen, wodurch das im Schutzgebiet der Bäche liegende Straßenstück auf zirka 150 cm. Länge reduziert würde, ist das Oberbauinspektorat der Ansicht, daß das ursprüngliche Tracé beibehalten werden sollte, indem das obere dem direkten Steinschlag und den Schneeabrutschungen zu sehr ausgesetzt erscheine und voraussichtlich auch theurer zu stehen käme.

Was dann die Hauptfrage anbelangt, ob das obere Tracé über die Fritterberge, Urigen, Heitmannsegg und Ober-Balm, oder das von

den ernerischen Behörden über Aesch-Balmwand gewünschte zu wählen sei, so ist das Oberbauinspektorat, in vollkommener Uebereinstimmung mit dem Expertengutachten von Oberst Locher, entschieden für das erstere, indem es die gegen dasselbe im Schreiben der Regierungen von Uri und Glarus vom 22. November 1890 geäußerten Bedenken nicht theilt.

Dieses obere Tracé, welches technisch vortheilhaft in zwei großen Kehren sich entwickelt, bietet von Unterschächen bis Ober-Balm keine bedeutenden Schwierigkeiten, einzig bei Windegg ist eine rutschende Stelle, welche indessen, wenn nothwendig, durch eine weitere kleinere Kehre, welche zudem zur Vermeidung zu großer Gefälle gerechtfertigt ist, vermieden werden kann. Sonst kommt die Straße meist auf Felsen zu liegen, vor Lawinen und Steinschlag geschützt.

In Bezug auf Naturschönheit ist dasselbe demjenigen über Aesch bedeutend vorzuziehen, indem man von Urigen bis zur Paßhöhe das schöne Panorama der Windgällen, der Ruchen, des Scheerhorns und Clariden genießt und dabei noch einen prächtigen Blick in das untere Schächenthal bis ins Reuðthal hinunter, mit Abschluß durch die Gruppen des Urirothstocks, sowie den Ueberblick über das Brunithal hat.

Nur für den Bezug von Bau- und Bekiesungsmaterial, für letzteres in geringem Maße, steht dasselbe voraussichtlich demjenigen von Aesch nach.

Die Nachtheile dieses untern Tracé's bestehen darin, daß dasselbe länger ist als das obere und im Thale den Roßlauzug durchkreuzt. Hauptsächlich ist aber die Entwicklung unter der Balmwand mit den vielen engen Kehren und den starken Gefällen ungünstig, ebenso, daß man gezwungen ist, zwei Mal über einander die steilen felsigen Partien zwischen der Balm- und den Mauserblanken zu durchschneiden.

Von Unterschächen bis Altdorf sieht das vorgelegte Gesuch nur eine Verbreiterung und streckenweise Korrektion der bestehenden Fahrstraße vor. Es läßt sich nun nicht läugnen, daß eine Straßenanlage von den Kehren von Urigen direkt gegen Spiringen hinunter viele Vortheile bietet, hingegen würde Unterschächen darunter leiden, so daß vom wirthschaftlichen Standpunkte aus ein Beiseitclassen dieses Ortes als nicht angemessen erscheinen dürfte.

Ein weiterer Punkt betrifft die Korrektion der Straße unterhalb Spiringen. Hier ist es nothwendig, ein vollständig neues Stück zu erstellen. Es erscheint geboten, die Straße zuerst längs dem Schächen zu führen und dann mit Einschaltung einer neuen flußabwärts liegenden Kehre wieder in die alte Richtung einzulenken.

Im Fernern ist noch die Straße in Bürglen bis zur Loretto-Kapelle zu erwähnen. Dieselbe wird der bedeutenden Kosten wegen wohl belassen werden müssen, indem durch das Dorf hindurch ein besseres Tracé nicht erstellt werden kann, es müßte sonst nach dem frühern Plan von Ingenieur Diethelm die Straße bis zur ersten Brücke ganz dem Schächenthale entlang geführt werden.

Ein abschließendes Urtheil über alle diese Punkte läßt sich jedoch nicht ohne vergleichende Studien verschiedener Varianten machen, wozu sich vor Annahme des eigentlichen Ausführungsprojektes noch Gelegenheit finden wird.

Bezüglich der Steigungsverhältnisse ist zu bemerken, daß es des äußerst wechselnden Terrains wegen sehr wünschenswerth erscheint, auf kurze Strecken Gefälle von bis 10 % anwenden zu können, indem die Straße dadurch mancherorts viel richtiger und sicherer angelegt werden kann, als wenn man strikte an 8 % gebunden wäre.

Was dann endlich das Normalprofil anbelangt, so erscheint es der bedeutenderen Mehrkosten wegen nicht wohl möglich, daß auf Urnergebiet überall eine Verbreiterung der Straße auf 4,80 m. erfolgen könne; es ist dieß aber anzustreben, wo es ohne zu große Kosten möglich sein wird. Auf den engeren Straßenstrecken sind dann aber selbstverständlich Ausweichplätze anzulegen.

Zu dem Kostenvoranschlage ist zu bemerken, daß derselbe von den Technikern beider Kantone neu bearbeitet und hernach noch von Oberst Locher einer Ueberprüfung unterworfen wurde. Die Kosten pro laufendem Meter Straßenlänge belaufen sich für die neue Straße auf Urnergebiet auf Fr. 55. 12, exkl. Landentschädigungen, auf Glarnergebiet auf Fr. 51. 15.

Von den neuern vom Bunde subventionirten Straßen war diejenige von Vitznau nach Gersau auf Schwyzergebiet zu Fr. 43. 56, auf Luzernergebiet zu Fr. 57. 90 pro laufendem Meter voranschlagt, die Straße von Neuhaus-Merligen zu Fr. 61. — pro laufendem Meter. Dabei ist zu bemerken, daß die benutzbare Straßenbreite 4,80 m. beträgt, daß bei beiden Straßen außerordentlich viel Felsprengungen vorkamen und zudem bei der letzteren noch eine Menge Kunstbauten. Für die Grimselstraße beträgt der Voranschlag zirka Fr. 56. — per laufendem Meter, hingegen hat die Fahrbahn eine Breite von nur 4,20 m., dafür sind aber bedeutend mehr Kunstbauten auszuführen und ist deren Bau überhaupt ein schwierigerer, als bei der Klausenstraße.

Das Generalstabsbureau hat das eingereichte Projekt in strategischer und taktischer Hinsicht begutachtet. Vom erstern Gesichtspunkte

punkte aus betrachtet, findet dasselbe, der Nutzen einer Klausenstraße erscheine für die schweizerische Landesvertheidigung in einem so hellen Licht, daß es nicht anstehe, den Antrag zu stellen, es möchte der Bau der Straße mit 80 % subventionirt werden.

Was dann die taktischen Verhältnisse anbelange, so sei es bezüglich des Tracé's wünschenswerth, daß der Aufstieg vom Urnerboden gegen die Klausenhöhe direkter, mit Umgehung der Klus, stattfinde. Bezüglich des Abstiegs von der Klausenhöhe sei dem Tracé über Heitmannsegg gegenüber demjenigen die Balmwand hinunter der Vorzug einzuräumen; dabei müsse aber unbedingt daran festgehalten werden, daß die Straße nicht nach Unterschächen hinunterführe, wodurch die militärischen Vortheile derselben wieder zum großen Theile verloren gehen würden, sondern daß sie von vorgenannter Stelle hinweg in einer möglichst geraden Linie den Berghang hinunter oberhalb Spiringen nach dem untern Schächenthal angelegt werde.

Zu den Steigungsverhältnissen wird bemerkt, daß dieselben mit Rücksicht auf das Gewicht der Armee-Fuhrwerke auf keinen Fall auf längere Partien 9 % überschreiten und jedenfalls nur auf ganz geringe, nicht über 100 m. lange Strecken 10 % erreichen dürften, was eine Abänderung des vorliegenden Projektes bedinge, da die Länge des Straßenzuges dabei etwas größer werde.

Was dann das Normalprofil anbelange, so sei dem auf der Glarnerseite angenommenen der Vorzug zu geben, indem die benützbare Straßenbreite von 4,80 m. erlaube, daß zwei Fuhrwerke anstandslos aneinander vorbeifahren können.

Mit Schreiben vom 28. März 1891 sind diese beiden Anforderungen des Militärdepartements der Regierung von Uri mitgetheilt worden, und dieselbe hat mit Schreiben vom 23./27. Mai 1891 geantwortet, daß sie geneigt sei, das Projekt der Klausenstraße im Sinne der gemachten Aussetzungen abzuändern, sofern an die Bausumme 80 % Bundessubvention bewilligt werde.

Eine solche Umänderung der Pläne jetzt schon von Uri zu verlangen, erschien uns aber nicht angezeigt, indem zuerst die Ausführung der Straße gesichert sein muß, bevor Kosten für weitere Studien ausgegeben werden sollen. Der Ausführung der Straße vorangehend müssen jedenfalls doch neue Aufnahmen gemacht werden, und wird dannzumal der Zeitpunkt gekommen sein, wo zwischen Bund und Kantonen die endgültigen Festsetzungen erfolgen werden. Gegenwärtig handelt es sich zumeist darum, ob der Bund den Bau der Klausenstraße unterstützen will und in welchem Verhältnisse.

Was nun zuerst die Beantwortung der Frage anbelangt, ob dem vorliegenden Subventionsgesuche im Allgemeinen entsprochen werden könne, so kann dieselbe unbedingt bejaht werden, indem hier alle diejenigen Bedingungen vorhanden sind, welche auch bei frühern Gesuchen ähnlicher Art gefordert wurden.

Vor Allem hat der Bund, wie schon erwähnt, das wesentlichste militärische Interesse am Zustandekommen einer Klausenstraße. Im Fernern wird die Erstellung derselben ohne Zweifel auch den allgemeinen Verkehr zwischen dem Linth- und dem Rœußthal fördern. Das schweizerische Postdepartement spricht sich dießbezüglich dahin aus, daß während des Sommerdienstes, in Anbetracht der Naturschönheiten dieser Strecke, auf einen regen Touristenverkehr zwischen Linththal und Altdorf gezählt werden könne, daher dasselbe in Uebereinstimmung mit den Kurseinrichtungen auf der Oberalp- und Furkaroute nach Uebergabe der Klausenstraße an den öffentlichen Verkehr die Einführung eines vierspännigen Postkurses während der drei Sommermonate in's Auge fasse. Es würde dieß aber nur unter der Bedingung geschehen, daß die Regierungen der Kantone Glarus und Uri von vornherein sich verpflichten, den Paß jedes Jahr vom 15. Juni bis 15. September für Räderfuhrwerke offen zu halten.

Endlich trifft auch noch in hohem Maße dieß zu, daß dem Bau dieser Straße bedeutende Schwierigkeiten finanzieller Natur entgegenstehen, zu deren Ueberwindung die Kräfte der beteiligten Kantone bei Weitem nicht ausreichen, daher der Bund unterstützend auftreten muß, wenn ein Zustandekommen der Straße überhaupt möglich sein soll.

Bezüglich der Beitragsverhältnisse stellen die Regierungen Glarus und Uri, wie schon angegeben, das Gesuch, der Bund möchte an den Bau einer Klausenstraße von Altdorf bis Linththal einen Bundesbeitrag von 80 % der wirklichen Kosten oder eine entsprechende Aversalsumme bewilligen, und begründen dies in ihrem Schreiben ausführlich.

Es wird dargelegt, wie es für Uri unmöglich sei, ohne Gewährung von 80 % der Voranschlagssumme daran zu denken, die Straße auszuführen. Denn wenn diese Summe auch bewilligt werde, so bleibe immer noch ein Ueberschuß von Fr. 314,000 zu decken übrig, so daß von Seite Glarus hiezu noch eine weitere und ausgiebige Subvention gegeben werden müsse, um die Ausführung zu sichern. Der Kanton habe eine schwere Schuldenlast, welche er durch Amortisation nur langsam tilgen könne, da Ausgaben und Einnahmen jährlich beinahe gleich seien und an eine Erhöhung der

Steuern nicht gedacht werden könne. Dazu komme noch, daß der Unterhalt der Straße per Jahr eine schwere Last sei (Fr. 400 per Kilometer, oder zirka Fr. 14,000 per Jahr), was mit in Berechnung gezogen werden müsse.

Von Glarus wird beigefügt, daß die Finanzlage dieses Kantons auch als eine sehr gedrückte bezeichnet werden müsse, indem gegenwärtig die jährlichen Ausgaben sich höher stellen als die Einnahmen. Dabei würde man sich weniger Sorge hierüber zu machen brauchen, wenn die wirthschaftliche Lage eine bessere wäre; leider aber zeigen sich bei dem agrikolen Theile der Bevölkerung, wie auch in den übrigen Gegenden der Schweiz, Erscheinungen des Niedergangs; aber noch mehr Grund zur Klage habe der industrielle, größere Theil; welcher schwer von der Krisis der Baumwollendruckerei betroffen werde.

Wenn Glarus auch bereit sei, noch einen Beitrag zu gewähren, so müsse dieses Opfer doch auf ein gewisses Maß beschränkt werden, besonders da noch der jährliche Straßenunterhalt mit zirka Fr. 8000 hinzukomme.

Bezüglich des Gesuches, daß, wenn an die Kosten der Klausenstraße ein Beitrag nach Prozenten berechnet bewilligt werde, die allfällig den Kantonen von Gemeinden, Korporationen, Privaten etc. gemachten Schenkungen an Boden, Beiträge etc. denselben überlassen werden möchten, ohne daß dieselben für den Bundesbeitrag in Abrechnung fallen, wird noch angegeben, daß dies für den Bund kein Opfer in sich schließe. Die Gewährung dieses Gesuches bedeute aber besonders für Uri eine sehr bedeutende Erleichterung seiner schweren Last.

Die ganze Darlegung schließt mit der zuversichtlichen Erwartung beider Regierungen, daß nach ihrer offen und klar dargelegten Sachlage ihr Gesuch gewürdigt und man begreifen werde, daß die Ausführung dieses Werkes von hoher vaterländischer Bedeutung nur mit einer außerordentlich hohen Bundeshülfe möglich sei.

In Anerkennung der hievor angegebenen Gründe und in Berücksichtigung, daß diese Straße von den schweizerischen Militärbehörden als eine solche von höchster strategischer Bedeutung bezeichnet wird, daß dieselbe daneben aber auch volkwirthschaftlich wichtig ist und unzweifelhaft auch die Hebung des Verkehrs zwischen Linth- und Reußthal bewirken wird, haben wir uns entschlossen, im Interesse des Zustandekommens dieses für unser Vaterland so wichtigen Werkes, die Gewährung eines Bundesbeitrages von 80% zu beantragen.

Immerhin finden wir, es sei daran die Bedingung zu knüpfen, daß Uri das vom Generalstabsbüreau als unbedingt nothwendig

bezeichnete Tracé: Balm-Alpen, Heitmannsegg, Urigen, Spiringen annehme; wenn daher die Regierung von Uri, Gesichtspunkte lokaler Natur in den Vordergrund stellend, daran festhalten sollte, daß die Straße nach Unterschächen heruntergeführt werde, so solle, da hiedurch das eidgenössische militärische Interesse sehr wesentlich beeinträchtigt werde, das Beitragsverhältniß auf 75 % herabgesetzt werden.

Was dann endlich die Gewährung des Eingangs unter Ziff. 2 gestellten Gesuches anbelangt, so sind wir der Ansicht, daß Beiträge in Geld ausschließlich den Kantonen zuzufallen haben, daß aber Schenkungen von Allmendboden und Materialien bei der Berechnung des Bundesbeitrages berücksichtigt werden sollen, indem es uns nstathhaft erscheint, daß dem Bunde eine Summe für Landentschädigung angesetzt werde, welche in Wirklichkeit nicht ausgegeben worden ist.

Indem wir damit den eidgenössischen Räthen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten uns beehren, benutzen wir zugleich auch diesen Anlaß, dieselben unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. August 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Uri und Glarus für den Bau der Klausenstraße von Altdorf bis Linththal.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Schreibens der Regierungsräthe der Kantone Uri und Glarus vom 22. November 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 14. August 1891,

beschließt:

Art. 1. Den Kantonen Uri und Glarus wird für den Bau einer Straße über den Klausen zwischen Altdorf und Linththal ein Bundesbeitrag zugesichert von 80 % der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 1,708,000.

Die Ausbezahlung dieses Beitrages erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1893, nach Verhältniß des Fortschreitens des Baues in Annuitäten von höchstens Fr. 285,000.

Art. 2. Die Bauausführung ist spätestens bis 1898 zu vollenden. Sie hat entsprechend dem vorliegenden Projekte nach seiner definitiven, vom Bundesrathe genehmigten Feststellung zu erfolgen, wobei der Straßenzug auf dem Gebiet des Kantons Uri von der Klausenhöhe über die Balmalpen, Heitmannsegg, Urigen, über Spiringen möglichst direkt gegen die Thalsohle zu führen ist.

Die Straßenbreite, einschließlich der Hälfte der befahrbaren Schale, ist zu 4^m 80 festgesetzt; in Gallerien mit außerordentlich schwierigen Strecken kann dieselbe auf 4^m 40 herabgesetzt werden. Die nöthigen Böschungen (Wehrsteine, Schranken, Brustmauern) sind außerhalb dieser Breite anzubringen.

Die Maximalsteigung soll 9 % nicht übersteigen, 10 % sind nur ausnahmsweise und auf nur circa 100^m langen Strecken gestattet.

Art. 3. Dem Bundesrathe ist die Kontrolirung der planmäßigen Ausführung und Prüfung der Baurechnungen vorbehalten.

Art. 4. Die Kantone Uri und Glarus haben für den spätern Unterhalt unter Aufsicht des Bundes (Art. 37 der Bundesverfassung) zu sorgen. Dieselben haben die Straße während drei Sommermonaten, nämlich vom 15. Juni bis 15. September, für den Postverkehr offen zu halten und den Schneebruch auf ihre Kosten zu übernehmen.

Art. 5. Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem Seitens der Kantone Uri und Glarus die Ausführung des Baues gesichert sein wird. Dem Bundesrathe steht hierüber die Entscheidung zu.

Art. 6. Für die Vorlegung der dießfälligen Ausweise (Art. 5) wird den Kantonen Uri und Glarus eine Frist von einem Jahr, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, gesetzt.

Art. 7. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 8. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau einer Klausenstrasse von Altdorf bis Linththal. (Vom 14. August 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.08.1891
Date	
Data	
Seite	243-258
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 418

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.