
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einzugsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzufenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Fänerwabel) in Bern.

Bericht und Anträge

der

Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Erstellung von Verbindungsstraßen zwischen den Kantonen Graubünden und Wallis und dem Innern der Schweiz.

(Vom 15. Juli 1861.)

Tit.!

Nachdem kurz vor dem Schluß der letzten Sitzung der Rätche der Beschluß des Nationalrathes, betreffend die Erstellung militärischer Verbindungsstraßen in den Alpen, vom 21. Dezember, Ihrer Kommission zugekommen war, mangelte die nöthige Zeit, um den Bericht des Bundesrathes vom 29. November 1860 und den Beschlussesentwurf noch während jener Sitzung einer einläßlichen Prüfung zu unterwerfen und Ihnen, Tit., Anträge zu hinterbringen. Es wurde daher in der Schlußsitzung des Ständerathes vom 23. Dezember beschlossen, die Behandlung dieses Gegenstandes auf die künftige, wahrscheinlich im März stattfindende Sitzung zu verschieben.

Mittlerweile ließ der Bundesrath nach dem Beschluß des Nationalrathes die angehobenen militärischen und technischen Expertisen vervollständigen, ferner sich Pläne und Kostenberechnungen für die Erstellung der fraglichen Straße vorlegen, und trat sodann mit den theilhaftigen Kantonen über den Bau derselben und über die Beiträge des Bundes, so wie über die Art und Weise der Ausführung in Unterhandlungen ein.

Außer den erwähnten Vorlagen sind der Kommission zur Prüfung übermacht worden:

- 1) die Botschaft des Bundesrathes, betreffend die Beiträge des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz und Wallis für die Erstellung der Furka-, Oberalp- und Aargenstraße, vom 26. Juni 1861;
- 2) die Botschaft des Bundesrathes, betreffend den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für das projektirte bündnerische Straßennetz, vom gleichen Datum;
- 3) der Beschlusse Entwurf des Bundesrathes, betreffend die Beiträge des Bundes an die Kantone für Erstellung der genannten Straßen, so wie für das projektirte bündnerische Straßennetz;
- 4) der Bericht des Bundesrathes, als Beilage zu den vorstehenden Botschaften, die finanziellen Verhältnisse der Eidgenossenschaft betreffend, vom 26. Juni 1861, gemäß der in Art. 2 des nationalrätthlichen Beschlusses vom 21. Dezember 1860 an ihn erlassenen Einladung.

Die Kommission fand, nach der stattgefundenen Vervollständigung der Akten, es sei die Frage, betreffend die Erstellung von Verbindungsstraßen in den Alpen, von ihr nicht nur im Allgemeinen zu prüfen, sondern es liege ihr nunmehr auch ob, die seit der Dezembersitzung eingebrachten Vorlagen zu untersuchen und Ihnen, Tit., über das Ganze, so wie über die finanzielle Betheiligung des Bundes, Bericht und Anträge zu hinterbringen.

Ueber die Zweckmäßigkeit der Erstellung von Verbindungsstraßen in den Alpen, namentlich über die militärische Bedeutung einer fahrbaren Straße, welche das Rhonethal mit dem Bodderrheinthal verbinden soll, sind die Ansichten und Meinungen der Mitglieder der Kommission verschieden, und hinwieder kann die Mehrheit dem Vorschlag der Minderheit nicht beistimmen, der nur die Aargenstraße erstellen und für das bündnerische Straßennetz einen Bundesbeitrag von einer Million Franken bewilligen will.

1. Nothwendigkeit der Verbindungsstraßen in den Alpen.

Dem Vorschlag der Mehrheit der Kommission über die Erstellung von Verbindungsstraßen in der südlichen Alpenregion liegt die prinzipielle Figur des Kreuzes zu Grunde, dessen Stamm vom Zentrum der Schweiz aus über den Gotthard nach der südlichen Gränze sich erstreckt und die Befestigungen bei Bellinzona zum Scheitel hat, und dessen Seitenarme vom Ursernthal, als dem Knotenpunkt dieser Gebirgsvertheidigungslinien, östlich über die Oberalp nach dem Bodderrheinthal, westlich über die Furka nach dem Rhonethal reichen sollen.

Die Erstellung einer gedeckten Verbindung zwischen dem Oberwallis und der Zentralschweiz dürfte unter gegenwärtigen Umständen in Folge

der stattgefundenen Besiznahme der laut Wienervertrag neutral erklärten Provinzen Chablais und Faucigny durch Frankreich gleichsam geboten sein, besonders da die militärischen Hülfsmittel der Schweiz nicht erlauben, von vornherein unsere Gränzen im Westen und Süden mit hinreichenden Streitkräften zu versehen, um den Eintritt in die Schweiz den Armeen unserer mächtigen Nachbarn mit Erfolg zu verwehren. Die Verbesserung der Kommunikationen zum Zweck der Ermöglichung oder Erleichterung von Truppenbewegungen, welche dazu dienen, die Schweiz gegen allfällige Angriffe von Außen wirksam zu verteidigen zu können, scheint uns deßwegen grundsätzlich vollkommen gerechtfertigt zu sein, denn je geringer die Kräfte eines Landes sind, um so nothwendiger wird die Erstellung solcher Verbindungsstraßen, um mit Schnelligkeit einem bedrohten Punkt zu Hülfe zu kommen, beziehungsweise die erforderlichen Streitkräfte daselbst zu konzentriren.

Aus diesem Grunde bestehen in allen Staaten zusammenhängende Parallelstraßen mit den Landesgränzen zu wechselseitiger Unterstützung bedrohter Punkte, welche auch in der Schweiz zur Erzielung einer wirksamen Vertheidigung der Gränzen besonders darum nothwendig erscheinen, als die letztern verhältnißmäßig sehr ausgedehnt, zum Theil offen und wenig geschützt sind. Ein solches Intravallationsnetz ist bereits schon zum größten Theil erstellt. Parallel mit der westlichen Gränze haben wir die Straßen dem Jura entlang. Nördlich diejenigen, welche Basel mit Brugg, Baden, Gglisau, Schaffhausen und Konstanz verbinden. Westlich die Straße längs dem Bodensee und dem Rhein bis nach Chur. Südlich besitzen wir im östlichen Theil die Straße von Chur durch das Vordererheinthal nach Dissentis, und in der romanischen Schweiz die Straße von Genf nach Villeneuve, deren Verlängerung, die sogenannte Simplonstrafe, bis nach Brieg reicht; und endlich von da eine fahrbare Straße nach Niederwald. Die Fortsetzung derselben bis Oberwald (1349 Meter über Meer) hat laut Uebereinkunft des Bundesrathes mit der Regierung von Wallis bis 1. Juli 1861 erstellt werden sollen. Es besteht folglich nur noch eine Lücke in dem zur Förderung der Vertheidigungsfähigkeit der Schweiz nothwendigen Straßennetz, nämlich die Strecke von Dissentis über die Oberalp nach Andermatt, und von da über die Furka nach Oberwald, auf deren Erstellung wir antragen.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen über die Bedeutung und die Nothwendigkeit der Erstellung einer durchgehenden Straßenverbindung in der südlichen Alpenregion gehen wir zur nähern Prüfung jeder einzelnen Verbindungsstraße über.

2. Verbindungsmitglied der Gotthardlinie. Apenstraße.

Sie hat zunächst in militärischer Beziehung für die Schweiz die höchste Bedeutung. Ohne sie sind die zwei südlich gelegenen Kantone Uri und Tessin abgeschnitten und die Gotthardlinie erhält erst ihren

wahren Werth, wenn die Ajenstraße, dieses Verbindungsmitglied der Gott-hardlinie, erstellt sein wird, und einen ununterbrochenen Straßenzug vom Centrum der Schweiz nach der südlichen Gränze bildet, auf welchem Truppen und Kriegsmaterial jederzeit und ungehindert fortgeschafft werden können.

Vielleicht wird man hie und da die Nothwendigkeit der Erstellung der Ajenstraße in Zweifel ziehen und einwenden, daß mit der Dampfschiffahrt zwischen Brunnen und Flüelen der gleiche Zweck erreicht werden könne. Allerdings dienen die Dampfboote gegenwärtig als Auskunftsmittel, und insofern hat sich der Stand der Sache bedeutend verbessert im Vergleich zum frühern, wo nur die gewöhnlichen Schiffe als Transportmittel zu Gebote standen. Allein, selbst die Dampfschiffe sind ein prekäres Auskunftsmittel, und mancher Fall kann eintreten, wo sie zum Transport von Truppen und besonders von Artilleriematerial unzureichend wären. Bisweilen darf der Urnersee der heftigen Winde wegen gar nicht befahren werden; dieses könnte gerade in einem Moment eintreffen, wo es am nöthigsten wäre, ihn zur Hülfleistung schnell zu passiren. Mit Recht betrachtet man daher die Dampfschiffahrt nur als ein sekundäres Mittel, oft nützlich, aber nicht unter allen Umständen sicher. In schwierigen und wichtigen Fällen können die Dampfschiffe nicht anders, als ein accessorisches Transportmittel betrachtet werden.

Eine gute Straße wird jederzeit ausreichen, und zum Transport von Truppen und Kriegsmaterial am sichersten sein. Es ist übrigens allgemein angenommen, sagt General Dufour in seinem Gutachten über Erstellung der Ajenstraße, daß eines der besten Mittel, um der nationalen Vertheidigung den größtmöglichen Nachdruck zu geben, in der Erstellung guter Straßen besteht, die vom Centrum nach den Grenzlinien auslaufen, indem man auf denselben schnell und mit Kraft auf die bedrohten Punkte sich werfen kann; während man auf schlecht angelegten, schlecht unterhaltenen, zu schmalen und namentlich auf unterbrochenen und zu Umwegen nöthigenden Straßen leicht zu spät daselbst anlangen würde. Das Beispiel aus der Kriegsgeschichte ist hier am geeigneten Platz: der Mangel einer Straße zwischen Flüelen und Brunnen hat im Jahr 1799 die Armee Suwarow's gezwungen, den Rückzug anzutreten und sich in die Gebirgsschluchten zu werfen.

In kommerzieller Beziehung ist die Bedeutung der Ajenstraße eben so groß, indem nach Erstellung derselben eine ununterbrochene Landstraße drei Vierteltheile der Eidgenossenschaft auf dem kürzesten Wege mit Italien verbindet. Es ist einleuchtend, daß eine gute Straße ohne Unterbrechung, eine Straße, welche den Transport der Waaren vom Versendungs- bis zum Bestimmungsort ermöglicht, ohne daß sie umgeladen werden müssen, vom ökonomischen Standpunkt aus vortheilhaft ist, selbst wenn sie länger sein sollte als die Wasserstraße, welche Umladungen

nöthig macht. Es liegt daher auch in dieser Hinsicht im Interesse der Schweiz, die beiden getrennten Theile des Gotthardpasses, die Berg- und die Thalstraße, mit einander zu verbinden, da jener Paß einer der wichtigsten für unsern Handel ist.

Nach der Botschaft des Bundesrathes fanden gleichzeitig mit den Untersuchungen über die Aargenstraße auch diejenigen über die Seelisbergstraße statt. Bereits besteht seit Erbauung der Achereggbrücke eine fahrbare Straße von Luzern nach Bekenried. Von da über Emmaten bis an die Arnische Grenze hat Nidwalden eine Straße von 12 Fuß Fahrbahnbreite erstellt, die aber stellenweise 16 bis 17 % Steigung haben soll.

Wenn nun bloß die militärischen Interessen berücksichtigt werden, so könnte die Seelisbergstraße ungeachtet ihrer starken Steigungen zur Noth genügen und die Aargenstraße ersetzen; auch wäre sie dem Centrum der Schweiz etwas näher gerückt, und stünde über Stanz mit der Brünigstraße in unmittelbarer Verbindung.

Allein die kommerziellen Interessen sind in diesem Fall überwiegend, und für Reisende und Waaren würde die Seelisbergstraße in der bezeichneten Richtung und Beschaffenheit nicht dienen können. Der Uebergang über den Seelisberg erfordert zu große Steigungen, und wenn man die Straße dem See entlang erstellen wollte, so kämen die Kosten nach dem Bericht der Experten viel höher zu stehen, als diejenigen für eine horizontale Straße am Fuße des Aargenbergs. Auch würde die Seelisbergstraße den Verkehr mit der östlichen Schweiz viel weniger befriedigen, und endlich ist die Entfernung von Luzern über Brunnen und den Aargen nach Flüelen eben so kurz als von dort über Acheregg und den Seelisberg.

Aus allen diesen Gründen beantragt die Mehrheit der Kommission die Erstellung der Aargenstraße.

3. Scheitelpunkt. Bellinzona.

Am südlichen Ende der Stammlinie unseres Straßenkreuzes bilden die Befestigungen bei Bellinzona den Scheitelpunkt eines Vertheidigungsdreiecks, dessen rückwärts liegende Punkte östlich der St. Verthard, westlich der Musenen (Oberwald) sind, und demnach die Straßenverbindung zwischen dem Vorderrheinthal und dem Rhonethal zur Basis hat. Mit der natürlichen Ausdehnung der Basis im Rhonethal z. B. bis Brieg und der festen Stellung bei Sierre, und im Vorderrheinthal über Chur bis in das Prättigau, mit der ganzen Engadinlinie und ihren Seitenarmen, würde sich bald eine Reihe natürlich ineinandergreifender Figuren bilden, deren Hauptlinien konzentrisch nach dem untern Theile des Langensees und nach der südlichen Spitze des Comersees zusammenlaufen und das ganze schweizerische Gebiet in sich fassen. Um jedoch für dieses Vertheidigungsdreieck die nöthigen Existenzmittel zu gewinnen, genügt es nicht, in dem Gotthardpaß allein einen Uebergang zu

besitzen, sondern außer dem St. Bernhardin oder Lukmanier auf der linken Flanke bedarf es auch eines Ueberganges auf der rechten, dem Nufenenpaß (2441 Meter über Meer), der um so eher sich empfiehlt, als die Regierung des Kantons Tessin bereits sich erklärt haben soll, die Verbindung von Airolo nach dem Vedrettothale herzustellen. Die Furka führt zwar auch in die Gotthardstraße; allein angenommen, ein Korps im obern Wallis sollte schnell ins Tessin geworfen werden, so wird es über die Furka erst am nördlichen Fuße des Gotthard ankommen können und diesen noch überschreiten müssen, währenddem es über den Nufenen fast eben so rasch in Airolo sein würde, als es über die Furka in Hospenthal ankommt. Es hat also gerade die Strecke Hospenthal nach Airolo vor, und dieß ist bei den Vertheidigungsbedingungen des Tessins von sehr großer Wichtigkeit.

Die Befestigungen von Bellinzona, als Vorwerk der natürlichen Feste des Gotthards, werden erst dann ihre hohe Bedeutung erlangen, wenn der Uebergang in westlicher Richtung (Nufenen-Oberwald) erstellt sein wird, und dieses Vertheidigungsdreieck, mit seinen Befestigungen im ausspringenden Winkel, die Verbindungsstraße des Vorderrheinthals mit dem Rhonethal zur Basis hat.

4. Knotenpunkt. Urjerntal.

Das Urjerntal, als Knotenpunkt der Gotthardlinie und den zu erstellenden Verbindungsstraßen über die Furka und die Oberalp, ist ungefähr eine halbe Stunde lang und eine Viertelstunde breit, nimmt also einen Flächenraum von zirka $\frac{1}{8}$ Quadratstunde ein.

Die vom Vorderrheinthale über die Oberalp führende Straße soll nach den vorliegenden Plänen bei Andermatt in die Gotthardstraße einmünden, und die Straße über die Furka nach dem Rhonethal bei Hospenthal ihren Ursprung nehmen.

Dieses in der Richtung von Süd-West nach Nord-Ost gelegene Hochthal ist von der Neuf durchschnitten, und bietet eine vollkommen geschützte Stellung dar, vorausgesetzt, daß die Oberalp- und Furkastraße erstellt und auf dem Kamm des Gotthardpasses die nöthigen Befestigungen erbaut werden.

5. Westlicher Arm. Furkastraße.

Die Furkastraße erstellt die Verbindung des Rhonethals mit der Zentralschweiz und ergänzt mit der Oberalpstraße das Intravallationsnetz.

Der Kanton Wallis ist mit der übrigen Schweiz nur durch die Straße über Vevey und Châtel St. Denis verbunden. Zwischen Vevey und dem Rhonegletscher bestehen bloße Samwege über den Billon, Nawyl, Sanetsch, Gemmi, Grimsel und Furka, die zu militärischen Bewe-

gungen bei Weitem nicht genügen, nur für Infanterie zugänglich sind, und selbst für diese nicht ohne Gefahr und nur während einiger Sommermonate benutzt werden können. Verstärkungen aus der Zentralschweiz auf diesen Saumwegen nach dem Wallis zu senden, wäre folglich entweder unmöglich, oder höchst ungewiß, und ebenso würde es sich auch mit der Verproviantirung der Truppen auf die Dauer verhalten.

Die Vertheidigung des Wallis gegen ein feindliches Truppenkorps, das beabsichtigen würde, im Rhonethal flufaufwärts zu operiren, wäre mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden, in Ermanglung hinlänglicher Verbindungen mit der östlichen und der Zentralschweiz.

Geetzt, ein französisches Truppenkorps beabsichtigte das Wallis zu erobern, oder auch nur zu gewissen Zwecken zu besetzen, so würde natürlich Frankreich zunächst dahin trachten, die Verbindung zwischen diesem Kanton und der Schweiz abzuschneiden, was von St. Gingolph aus ohne große Schwierigkeit bei Ghillon zu bewerkstelligen wäre. Dadurch entstände die Unmöglichkeit, einem in Wallis stehenden Korps zu Hülfe zu kommen und Truppen und Kriegsmaterial dahin zu befördern.

Man wird nun freilich einwenden, noch seien wir im Besitz der Festungswerke von St. Moriz, und dieser Platz werde im Stande sein, sich längere Zeit zu halten. Dieses ist aber leider unrichtig. St. Moriz war früher eine vorzügliche Stellung gegen einen Feind, der von Frankreich her die Simplonstrafe forciren wollte. Seit der Vereinigung Savoyens mit Frankreich haben sich aber die Umstände geändert; St. Moriz kann jetzt umgangen werden, zum Theil durch das Dransethal, vollständig aber vom Chamounixthal her über den Col de Balme und die Tête noire. Ueberhaupt waltet darüber kein Zweifel mehr, daß die frühere Bedeutung und Vertheidigungsfähigkeit dieses Platzes auf Null herabgesunken sei, im Fall er einem Angriff von der Provinz Chablais aus zu widerstehen hätte.

St. Moriz vom Feinde genommen, will so viel heißen, als das Wallis verlieren, weil Brieg und die feste Stellung bei Sierre sich nur dann auf die Dauer halten können, wenn Verbindungsstraßen vom Oberwallis mit der Zentralschweiz erstellt sind, um Truppenverstärkungen, Kriegsmaterial und Proviant nachsenden zu können.

Sind keine Verbindungen vorhanden, wie zur Zeit noch, so ist das Oberwallis eine Sackgasse; die daselbst befindlichen Truppen sind gleichsam von der übrigen Schweiz abgeschnitten und dem Feinde preisgegeben, besonders dann, wenn die nöthigen Subsistenzmittel fehlen, da Wallis nicht im Stande sein wird, ein größeres Truppenkorps auf längere Zeit zu verpflegen.

Sollte endlich das schweizerische Korps durch Uebermacht auch aus der letzten Stellung geschlagen werden, so würde es in die bedenklichste Lage gerathen; Geschütze und Kriegsfuhrwerke müßten unter allen Um-

ständen im Stich gelassen werden, und möglicherweise würde selbst den Truppen kein Ausweg mehr offen stehen, da die Saanwege über die Grimsel oder die Furka nicht immer gangbar sind.

Wie nachtheilig eine solche Lage auf die moralische Haltung der Truppen wirken müßte, und wie drückend das Bewußtsein auf den Gemüthern lasten würde, daß keine Unterstützung mehr möglich sei, ergibt sich von selbst, und begründet um so mehr den Antrag der Mehrheit der Kommission, das Ober-Wallis mit der Centralschweiz mittelst einer Straße über die Furka zu verbinden.

Wir knüpfen daran den Wunsch: es möchte der Bundesrath darauf Bedacht nehmen, die Regierungen der Kantone Bern und Wallis für Erstellung des Sanetschpasses und Instandstellung der Pässe über die Gemmi und Grimsel zu veranlassen, um auf die Operationslinie im Wallis senkrechte und praktikable Verbindungen mit dem Berner-Oberland zu erhalten.

Für die Vertheidigung des Unter-Wallis erscheint dann noch die Erstellung einer Straße über den Pillon unerläßlich, um so mehr, als St. Moriz zur Zeit keine Bedeutung mehr hat und das Defile von Chillon und Villeneuve die einzige Straßenverbindung der Schweiz mit dem untern Theil von Wallis ist, die von dem gegenüberliegenden savoyischen Gebiet her schnell besetzt oder sonst unterbrochen werden kann. Dieser Straßensperre ist einzig durch die Erstellung einer Verbindung aus dem obersten Theile des Saanenthales über den Pillon nach Nigle und Vex zu begegnen, so daß von Thun durch das Simmenthal oder von Bulle durch das Greizererland Truppen über den Pillon in das Thal von Nigle dirigirt werden können, und das Schicksal des untern Wallis wenigstens nicht mehr einzig von dem sehr ausgesetzten Defile von Villeneuve abhängig ist.

6. Westlicher Arm. Oberalpstraße.

Die Oberalpstraße verbindet das Rheinthal mit der Centralschweiz und ist im Zusammenhang mit der Furkastraße, um in's Rhonethal zu gelangen.

Der Kanton Graubünden befindet sich mit Bezug auf dessen Vertheidigung in ganz ähnlichen Verhältnissen wie der Kanton Wallis. Er hat auch ein Defile, durch welches eine fremde Macht den Durchpaß erzwingen kann, und dieses Defile Ragaz-Chur ist die einzige fahrbare Straße, welche Graubünden mit der übrigen Schweiz verbindet.

Luziensteig ist die Vertheidigungseinstellung gegen einen Feind, der von Deutschland in den Kanton Graubünden einbrechen will. Wenn Luziensteig in die Hände des Feindes gefallen, so ist Graubünden von der übrigen Schweiz abgeschnitten und für sie verloren. Truppenverstärkungen dorthin zu senden, wäre höchst schwierig, wenn nicht unmöglich. Die dort befindlichen Truppen hätten keinen oder einen höchst

schwierigen Rückzug, und es bliebe ihnen nichts anders übrig, als sich bis zum letzten Mann zu halten, und zwar ohne alle Aussicht auf Entsatz.

Diesem äußerst bedenklichen Uebelstande soll durch die Straße vom Vordererheinthal über die Oberalp abgeholfen und damit die Verbindung mit der Zentralschweiz hergestellt werden.

Da von Reichenau nach Dissentis bereits eine gute Fahrstraße führt, so handelt es sich nur noch um angemessene Fahrbarmachung des Wegs über den Oberalpsattel nach Andermatt, um einen zweiten Zugang nach Bünden zu erhalten. Die Erstellung dieser Verbindungsstraße zwischen der Südwest- und der Südostschweiz hat aber nicht bloß den einseitigen Werth der Vertheidigung Graubündens. Sie kommt auch dem südlichen und dem westlichen Theil der Schweiz zu statten. Nach geschehener Konzentrirung von Truppen in Bünden gegen eine Bedrohung der östlichen Hälfte der Südgrenze, könnte sich mehr oder minder eine noch größere Gefahr für die westliche Hälfte derselben zeigen. Mittelst dieser Verbindungsstraße können die im nordwestlichen und westlichen Theile Bündens stehenden Truppen in zwei Tagmärschen nach dem Wallis dirigirt werden, was für dessen Vertheidigung von unberechenbarem Vortheil ist.

7. Bündnerisches Straßennetz.

Bei näherer Betrachtung dieses Theils der Schweiz wird man sogleich erkennen, daß im Verhältnis zum Flächenraum des Kantons Graubünden nur eine geringe Zahl von Straßen vorhanden ist, daß unter denselben wenig Zwischenverbindungen bestehen, und endlich, daß ihre Richtungen fast ausschließlich von Nord nach Süd gehen, während nur wenige isolirte Verbindungen die Richtung von West nach Ost verfolgen.

Dieser unnatürliche und abnorme Zustand erklärt sich nach dem Urtheil der eidgenössischen Experten folgendermaßen:

1. Der große Flächenraum des Kantons Graubünden (304 Quadrastunden) ist außer allem Verhältnis mit der Zahl seiner Einwohner, die kaum 90,000 Seelen erreicht.

2. Hierin liegt der Grund, weshalb der innere lokale Verkehr gering ist, viel geringer als der internationale, und daher auch die Straßen mehr den Kanton durchziehen, als sich über denselben verbreiten. Damit nun die bündnerischen Straßen dem zwischen Deutschland und Italien stattfindenden Transithandel dienen können, müssen gerade die wichtigsten derselben vorzugsweise von Nord nach Süd laufen.

3. Eine weitere Ursache bildet die geologische Gestaltung des Bodens und die allgemeine Lage der Berge und der Thäler. In der That zeigt sich das rhätische Land in ostwestlicher Richtung von tiefen und unebenen Thälern vielfach durchschnitten, die größtentheils durch so hohe Fische geschlossen sind, daß die zur Ueberschreitung derselben erforderlichen Bauten allzuthuer erkauft werden müßten, wenn damit bloß lokale Interessen be-

friedigt werden sollten. Selbst die Beschaffenheit des Bodens ist ein großes Hinderniß für den Bau von Straßen. In der mittleren Höhenregion besteht nämlich der Boden aus Geschiebsablagerungen, und alle Einschnitte und Aufdämmungen sind sehr kostbar, weil dabei viele Stütz- und Wandmauern nöthig werden und auch die Wasserableitungen eine besondere Sorgfalt verlangen. In den höhern Regionen dagegen hat man Felsen zu bewältigen und hohe Arbeitslöhne zu zahlen, wodurch die Straßen sehr theuer zu stehen kommen. Die in Graubünden vorhandenen Straßen zerfallen in zwei Klassen, nämlich:

1. sogenannte Handelsstraßen, fünf an der Zahl, die zusammen eine Länge von 256,181 Meter oder 53,36 Schw. St. haben.

2. kantonale oder Verbindungsstraßen, deren ebenfalls fünf zusammen eine Länge von 193,165 " " 40,29 " " "

Gesamtlänge	449,346	" "	93,65	" "	" "
-------------	---------	-----	-------	-----	-----

Die nun von der Regierung des Kantons Graubünden projektirten Straßen, für deren Erstellung ein Beitrag des Bundes nachgesucht wird, haben zusammen eine Länge von 46,70 Stunden, und zerfallen in zwei Kategorien. In die erste gehören diejenigen Straßen, welche Theile einer Hauptlinie aus dem Westen nach dem Osten der Schweiz sein werden und möglichst nahe an der südlichen Grenze liegen. Diese sind

die Schynstraße,
 „ Landwasserstraße,
 der Flüelapafz,
 die Unterengadinstraße und
 „ Albulastrafe,

auf deren Erstellung die Kommission ebenfalls anträgt. Bei dieser letztern wird angenommen, daß sich die betreffenden Gemeinden bei den Kosten für die Erstellung dieser Straße theiligen und mit der Regierung des Kantons verständigen werden.

Die zweite Kategorie begreift diejenigen Straßen außerhalb dieser Hauptlinie, welche internationale Verkehrsmittel fördern können, nämlich:

die Berninastraße und
 „ Münsterthalstraße.

Die Bedeutung dieser Straßen in nationalökonomischer, postalischer und insbesondere militärischer Beziehung ist nicht zu verkennen. Einige derselben haben für die Eidgenossenschaft eine geringere, andere hinwieder eine größere Bedeutung. Das ganze Unternehmen aber hat einen unverkennbar hohen Werth.

Wenn anerkannt werden muß, daß der innere Verkehr der Schweiz mittelst vermehrter Dampf- und Poststraßen gehoben worden ist, so darf man auch der Hoffnung Raum geben, daß Graubünden, das alle nöthigen Elemente besitzt, ebenfalls zu einer großen Entwicklung des Verkehrs mit dem Innern der Schweiz sowohl als mit dem Auslande und im Kanton

selbst gelangen wird. Es genügt dießfalls, auf die Ausmündung der Oberalpstraße mit den dortigen Abzweigungen, auf die Verbindung des Lukmanier mit dem Kanton Tessin, auf die nicht minder wichtige Kommunikation des Kantons und der ganzen Ostschweiz über den Flüela in das Unterengadin mit seinen viel besuchten Heilquellen, und auf die Verbindung über Martinsbruck mit Oesterreich und durch das Oberengadin über den Bernina mit Veltlin hinzuweisen.

Auch in nationalökonomischer und merkantilischer Beziehung böte ein rationelles Straßennetz an der südöstlichen Grenze der Schweiz bei ihren mannigfachen Verbindungen mit den sie umgebenden Ländern nicht nur für Graubünden, sondern auch für alle benachbarten Kantone nicht zu verkennende Vortheile und würde durch ermöglichten leichten Absatz und Austausch der Produkte und unter denselben Handel und Verkehr empbringen.

Von besonderer Wichtigkeit für die Schweiz ist aber die Erstellung des fraglichen Straßennetzes in militärischer Beziehung. Es ist bekannt, daß der Kanton Graubünden zwischen Italien und Deutschland mit seinen Pässen und Grenzen die wichtigste militärische Stellung zur Vertheidigung der Schweiz einnimmt.

Sowohl die vielfältigen Berührungspunkte an den Grenzen, als die dahin führenden Pässe beweisen dieß beim ersten Blick auf die Karte. Namentlich ist Chur der strategische Punkt, von wo aus nach allen Richtungen die Landesvertheidigung angeordnet werden kann. Die Vertheidigungsfähigkeit beruht aber in jedem Lande darauf, daß die Bewegung vom Innern nach den Grenzen gegen das Ausland nicht gehemmt sei, damit in möglichst kurzer Zeit Truppenmassen nach verschiedenen Richtungen können vorgeschoben werden. Dieser Vortheil würde nun offenbar erreicht durch Erstellung einer Straße über den Flüela zur Defung des Engadins, über den Ofen zur Vertheidigung des Münsterthales, durch eine Straße über den Bernina zum Schutze von Puschlav. Die Kommission hat noch den Bau der Albulastrafe von Bergün nach Ponte im Oberengadin in ihren Antrag aufgenommen, die ebenfalls ihre militärische Bedeutung hat.

8. Finanzieller Theil.

Laut Beschlußesentwurf beantragt der Bundesrath für die Erstellung der Verbindungsstraßen folgende Beiträge von Seite des Bundes:

Für Erstellung der Furkastraße	Fr.	1,200,000
" " " Oberalpstraße (Urnerseite)	"	125,000
" " " Argenstrafe	"	600,000
Für das Bündnerische Straßennetz	"	1,000,000

zusammen Fr. 2,925,000

Diesen Ansätzen für die Furka-, Oberalp- und Axenstrasse sind nachstehende Fahrbahnbreiten und Steigungsverhältnisse zu Grunde gelegt worden.

	Fahrbahnbreite. Quersprofil.	Steigung.
Furkastrasse	14' bis 15'	Im Allgemeinen nach den von eidg. Genieoffizieren aufgenommenen u. von den eidg. Experten revidirten Plänen.
Oberalpstrasse } Urnerseite }	14' 10 %	Maximum.
Axenstrasse	18' 3 %	" "

Die Mehrheit der Kommission beantragt nun aber die Fahrbahnbreite für die Furka- und Oberalpstrasse auf 12 Fuß zu reduzieren, da diese Breite für eine einfache Fuhrwerkskolonne (Achsenlänge = 5',78 Weleisweite = 4',35 Maximum) genügend scheint, und dennoch Platz genug bleibt, daß einzelne Reiter oder Fußtruppen, in der Flanke marschirend, neben der Kolonne passiren können. Diese Verminderung der Bahnbreite wird die Kosten der Erstellung der Furka, und Oberalpstrasse bedeutend ermäßigen:

Dann hat sie das Steigungsverhältniß für die Axenstrasse auf das Maximum von 5 % vermehrt.

Endlich fand sie, daß der Theil der Oberalpstrasse auf bündnerischem Gebiet nicht in das bündnerische Straßennez gehöre, sondern die Oberalpstrasse gleich, wie die Furka- und Axenstrasse, jede ein für sich bestehendes Ganzes ausmachen und den gleichen Bedingungen unterliegen soll.

Die Kosten der Oberalpstrasse von Dissentis bis Andermatt (6,13 Stunden) belaufen sich auf Fr. 519,550.

Der Bund hätte nun nach unsern Anträgen folgende Beiträge zu leisten:

Für Erstellung der Furkastrasse	Fr. 800,000
" " " Oberalpstrasse	" 350,000
" " " Axenstrasse	" 600,000
" das bündnerische Straßennez	" 1,000,000
zusammen	Fr. 2,750,000

Die Mehrheit der Kommission hat nun die Ehre, Ihnen, Eit., folgende Anträge zu hinterbringen:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

einer Botschaft des schweizerischen Bundesrathes, betreffend die Erstellung von Verbindungsstraßen in den Alpen und die Bervollständigung 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 $\frac{2}{3}$ der Erstellungskosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 800,000 nicht übersteigen darf.

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.

Art. 2. Der Ausführung der Straße sollen im Allgemeinen 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 Fahrbreite soll 12 Fuß betragen; wo es thuntlich erscheint, sollen Ausweichplätze angebracht werden.

Die Ausführungspläne für sämtliche Bauten sind dem Bundesrath jeweils vor dem Beginne der Arbeiten zur Genehmigung mitzutheilen; eben so die für allfällige Unternehmer aufzustellenden Lastenhefte.

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

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

Die Feststellung des Bundesbeitrages erfolgt auf Grundlage der von dem Bundesrath zu genehmigenden Bautenrechnung; die Ausbezahlung im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

Art. 5. Die Kantone haben für den spätern Unterhalt der Straße unter Aufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Darunter ist jedoch die Offenhaltung der Straße im Winter nicht begriffen; hiefür übernimmt auch der Bund keinerlei Verpflichtung.

Art. 6. Die Zusicherung des Bundesbeitrages für die Furkastraße tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß der betreffenden Kantone die Ausführung der Oberalpstraße gesichert sein wird.

II. Oberalpstraße.

Art. 7. Den Kantonen Uri und Graubünden wird für die Erstellung einer Straße von Andermatt bis Dissentis über die Oberalp ein Bundesbeitrag von $\frac{2}{3}$ der Erstellungskosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 350,000 nicht übersteigen darf.

Art. 8. Die Straße soll eine Breite von mindestens 12 Fuß erhalten. Wo es nützlich erscheint und ohne erhebliche Mehrkosten geschehen kann, sollen Ausstellplätze angebracht werden.

Die Steigung soll nirgends 10 % übersteigen.

Im Uebrigen gelten die in den Art. 2, 3, 4 und 5 aufgestellten Bedingungen.

Art. 9. Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß des betreffenden Kantons die Ausführung der Furkastraße gesichert sein wird.

III. Aynstraße.

Art. 10. Den Kantonen Uri und Schwyz wird für die Erstellung der Aynstraße ein Bundesbeitrag von $\frac{2}{3}$ der Erstellungskosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 600,000 nicht übersteigen darf.

Art. 11. Die Fahrbahnbreite soll mindestens 18 Fuß, in allfälligen Gallerien $16\frac{2}{3}$ Fuß betragen und die Steigung 5 % nirgends übersteigen.

Im Uebrigen gelten die in den Art. 2, 3 und 4 aufgestellten Bedingungen.

Art. 12. Die Kantone haben für den spätern Unterhalt der Straße unter Aufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Art. 13. 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. Bündnerisches Straßennetz.

Art. 14. Dem Kanton Graubünden wird für die Ausführung folgender weiteren Straßen, nämlich:

der Schynstraße,

„ Landwasserstraße von Bazelol oder Filisurbrücke nach Davosplatz,

„ Flüelastraße,

„ Unterengadinstraße von Ardez nach Martinsbruck,

„ Veninastraße von Celerina bis zum schwarzen See und von Buschlav bis nach Campo Cologno,

„ Münsterthalstraße,

„ Albulastraße,

ein Bundesbeitrag bewilligt von einer Million Franken, unter nachfolgenden Bedingungen:

Art. 15. Die definitiven Ausführungspläne sind vor dem Beginne der Arbeiten der Genehmigung des Bundesrathes zu unterstellen.

Art. 16. Für die auf die schweizerische Grenze auslaufenden Straßen wird die Befugniß vorbehalten, an geeigneten Stellen bauliche Vorkehrungen zu verlangen, damit sie im Kriegsfall rasch und wirksam unterbrochen werden können.

Art. 17. Sämmtliche Straßen sollen bis Ende 1873 vollendet sein.

Art. 18. 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. 19. Der Kanton Graubünden hat unter Oberaufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) für den spätern Unterhalt der bezeichneten Straßen zu sorgen. Ebenso liegt ihm, so weit er die Offenhaltung der Straßen im Winter für nöthig erachtet, die Besorgung des Schneebruches ob.

Art. 20. Die Zusicherung des im Art. 14 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. 21. Den betheiligten Kantonen wird eine Frist gesetzt bis Ende 1861, um den sie betreffenden Bestimmungen des vorstehenden Beschlusses beizutreten.

Art. 22. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt. *)

Bern, den 15. Juli 1861.

Die Mehrheit der Kommission:

L. Denzler, Berichterstatter.

Wilh. Bigler.

L. Wenger.

Wetti.

Note. Ein Mitglied der Mehrheit der Kommission, Herr Dubé, behält sich vor, seine abweichende Motivirung in der Diskussion selbst geltend zu machen.

*) Die vorstehenden Anträge sind von den Rätthen, mit wenigen Abänderungen, zum Beschlusse erhoben worden.

**Bericht und Anträge der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission betreffend die
Erstellung von Verbindungsstraßen zwischen den Kantonen Graubünden und Wallis und
dem Innern der Schweiz (Vom 15. Juli 1861.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.08.1861
Date	
Data	
Seite	463-477
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 445

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.