

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Bau der Klausenstraße von Altdorf bis Lintthal.

(Vom 27. Mai 1898.)

Tit.

Mit Schreiben vom 31. März und 15. April 1898 haben uns die Regierungen der Kantone Uri und Glarus zu Händen der Bundesversammlung Gesuche um Bewilligung von Nachsubventionen für die Vollendung der Klausenstraße von Altdorf bis Lintthal eingereicht, welche folgendermaßen lauten:

Es wolle den h. eidgenössischen Räten belieben:

1. An die Mehrkosten des ernerischen Anteils der Klausenstraße, zu Fr. 1,360,500 berechnet, wie erstmals, eine Subvention von 80 % und eine der ersten verhältnismäßig entsprechende Aversalsumme von Fr. 118,000, zusammen Fr. 1,206,400 zu gewähren.

2. Die Ausrichtung dieser Nachsubvention mit dem Jahre 1898 beginnen zu lassen und auf eine möglichst kurze Spanne Zeit zu konzentrieren.

3. Den Bautermin, mit Ende 1898 abgelaufen, um ein Jahr zu verlängern und

1. An die Mehrkosten des glarnerischen Anteils der Klausenstraße, zu Fr. 486,000 berechnet, wie erstmals, eine Subvention von 80 %, im Maximum von Fr. 388,800, zu gewähren.

2. Die Ausrichtung dieser Nachsubvention mit dem Jahre 1898 beginnen zu lassen und auf eine möglichst kurze Spanne Zeit zu konzentrieren.

Vor allem ist daran zu erinnern, daß durch Bundesbeschluß vom 16. Dezember 1891 den Kantonen Uri und Glarus für den Bau der Klausenstraße von Altdorf bis Linthal ein Bundesbeitrag zugesichert wurde von 80 % der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 1,833,600, wozu für den Kanton Uri noch eine Aversalsumme von Fr. 150,000 hinzukam.

Die Annuitäten waren auf Fr. 331,000 normiert, und die Bauausführung sollte spätestens bis 1898 vollendet sein.

Nachdem unterm 2. Dezember 1892 der Bundesbeschluß als in Kraft getreten erklärt worden war, wurde am 19. Dezember gl. J. das Ausführungsprojekt für die I. Sektion des ernerischen Teils der Klausenstraße, von Altdorf bis Unterschächen, von uns genehmigt. Der Bau selbst begann Anfang 1893, und zwar bei Brügg von km. 2,5 bis 3,5 und bei Spiringen von km. 6,7 bis 8,0.

Hier ist darauf hinzuweisen, daß im Bundesbeschluß vom 16. Dezember 1891 angenommen worden war, daß eine neue Straße nur von Unterschächen bis Linthal ausgeführt werden müsse, während für die Strecke von Altdorf bis Unterschächen eine bloße Verbreiterung der schon bestehenden Fahrstraße als genügend erachtet wurde.

Ein sorgfältiges Studium ergab aber, daß auf dieser Strecke ein vollständiger Neubau erforderlich sei. Derselbe wurde successive durchgeführt, und es ergibt sich nun, daß nach Vollendung der letzten Sektion Altdorf-Brügg die Kosten der ganzen Straßenstrecke Altdorf-Unterschächen gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag von Fr. 209,000, auf Fr. 1,031,600 zu stehen kommen, somit eine Überschreitung von Fr. 822,600 stattfindet. Die Kosten pro laufenden Meter Straße, die früher zu Fr. 20. 90 angenommen waren, belaufen sich demnach auf Fr. 85. 97.

Diese sehr bedeutende Überschreitung hat ihren Grund hauptsächlich in zwei Ursachen: erstens in einer Verlängerung des Tracés um 2 km., welche infolge der Ausmerzungen zu starker Steigungen notwendig wurde, und zweitens besonders aber darin, daß, wie schon oben erwähnt, keine bloße Verbreiterung der Straße, sondern ein vollständiger Neubau, immerhin mit möglichster Beibehaltung des durch die Umstände gebotenen alten Tracés Platz greifen mußte.

Ein solcher Neubau drängte sich schon bei der zuerst zur Ausführung gelangenden Strecke unterhalb Spiringen auf, wo die alte Straße teilweise über hölzerne Gerüste führte und zu starke Steigungen, sowie zu kleine Radien aufwies.

Dann konnte man beinahe keine der bestehenden Stütz- und Futtermauern benutzen, zahlreiche Kunstbauten, sowie bedeutende kostspielige Uferschutzbauten mußten erstellt werden, und endlich erforderlichen Landentschädigungen und die Bauleitung viel größere Summen, als zuerst angenommen worden war.

Demgegenüber muß aber auch gesagt werden, daß diese Straßenstrecke nun den Anforderungen einer Militärstraße vollkommen genügen und für den Postverkehr die erforderliche Sicherheit bieten wird.

In letzterer Hinsicht machen wir besonders auf die Verbesserung der Abzweigung am Eingang der Klausenstraße aufmerksam, an welcher Stelle durch Abbrechen eines Wohnhauses und Verschieben des zugehörigen Stalles der dortige gefährliche Engpaß erweitert wurde.

Mit dem Bau der neuen Straße Unterschächen-Kantonsgrenz Glarus wurde im Jahre 1894 begonnen, und ist dieselbe, trotz der sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse des Jahres 1896, soweit fortgeschritten, daß gehofft werden darf, dieselbe werde für den 15. Juni 1900 vollständig dem Verkehr übergeben werden können.

Nach eingehenden Untersuchungen und der Prüfung mehrerer Varianten hat man von Unterschächen bis Urigen das ursprüngliche Tracé beibehalten, von dort aber unter Verminderung der Steigungen eine etwas tiefere Lage eingehalten, um dann nach Einschaltung einer Kehre bei der weißen Gant das alte Straßenprojekt bis zur Paßhöhe wieder zu benutzen. Von der Paßhöhe bis Urnerboden hat man im allgemeinen das erste Projekt mit einigen Modifikationen in Bezug auf Wasserläufe und Lawinenzüge zur Ausführung gebracht.

Die neue Straßenstrecke Unterschächen-Glarnergrenze mit einer Länge von 24,890 km. wird nach möglichst sorgfältiger Berechnung einen Kostenaufwand von Fr. 2,057,000 erzeugen, also gegenüber dem Kostenvoranschlag von 1891 mit Fr. 1,519,100 eine Überschreitung von Fr. 537,900. Der Preis pro laufenden Meter Straße würde demnach Fr. 82. 64 betragen gegenüber Fr. 60. 12 des Kostenvoranschlages.

Die Gründe dieser bedeutenden Überschreitung des Devises liegen hier in den außerordentlich ungünstigen Terrainverhältnissen,

welche wesentlich schlechter vorgefunden wurden, als man es angenommen hatte.

So waren von Urigen bis Seelithal beinahe keine guten Bausteine erhältlich, man mußte künstliche Steine erstellen und den dazu erforderlichen Sand durch Maschinen gewinnen, um die gänzliche Ausmauerung des Tunnels im Seelithale, sowie die drei in der Nähe befindlichen Brücken damit ausführen zu können. Auch mußte man zuletzt noch auf einen großen Teil der angeführten Strecke die Stütz- und Futtermauern in Mörtel legen, um die Dimensionen derselben möglichst reduzieren zu können, da ungeachtet der seitlich eröffneten Steinbrüche das zu Trockenmauerwerk erforderliche Steinquantum nicht erhältlich gewesen wäre.

Beim Sprengen im Tunnel und an vielen andern Felspartien erhielt man statt Bausteine, wie man dem Ansehen der Schichten nach hätte erwarten dürfen, nur Schotter. Der Tunnel selbst wurde vermittelt einer Galerie verlängert, um die Straße vor Lawinen zu schützen.

Zwischen km. 19 und 20 mußten die Fundamente der Stützmauern 6 bis 9 m. tief gemacht werden, weil man nicht auf Felsen stieß, trotzdem man die ganze Straßenlinie soweit möglich bergwärts gerückt hatte.

Im fernern wurden bei den Windeggen vorgängig des Straßenbaues umfangreiche Entwässerungen vorgenommen, um allfälligen Rutschungen nach Möglichkeit vorzubeugen.

Endlich kamen auch hier die Expropriationen und Landentschädigungen höher zu stehen, als man 1891 devisiert hatte, ebenso Bauleitung und Verwaltung.

Für alle weiteren Details verweisen wir auf die äußerst ausführlich gehaltene Eingabe der Regierung von Uri samt Zusammenstellungen und auf die Tabelle I dieser Botschaft.

Auf Gebiet des Kantons Glarus haben sich ähnliche Verhältnisse geltend gemacht.

Nach dem im Jahre 1866 aufgenommenen Projekte waren die Kosten der Straße auf Glarner Gebiet auf Fr. 407,000 berechnet worden, welche im Jahre 1891 nach gründlicher Überprüfung auf Fr. 564,000 erhöht worden waren.

Eine von der Bauleitung aufgestellte ausführliche Berechnung der sämtlichen Arbeiten weist einen Kostenbetrag von Fr. 1,050,000 auf, so daß nach gänzlicher Vollendung der Straße die Überschreitung die Summe von Fr. 486,000 erreichen würde.

Die ebenfalls sehr bedeutende Überschreitung rührt in erster Linie davon her, daß die definitiven Studien vor der Ausführung die Notwendigkeit eines neuen Tracés ergeben haben, indem der schlechten Bodenbeschaffenheit wegen die Nähe des Fätschbaches thunlichst vermieden und daher die Entwicklung mittelst Kehren schon früher, nämlich bei den Fruttbergen, gesucht werden mußte.

Die wesentlichsten Mehrarbeiten und daherigen Mehrkosten sind in den ersten beiden Baulosen zu verzeichnen, wo viel bedeutendere Felssprengungen vorkamen und mächtigere Stütz- und Futtermauern zu erstellen waren und wo ferner die Tunnels des schlechten zerklüfteten Gesteins wegen auf größere Strecken verlängert und gänzlich ausgemauert werden mußten.

Im dritten Baulose mußten doppelt so viele Felssprengungen ausgeführt werden, als im ursprünglichen Devis vorgesehen worden waren und auch die übrigen Lose weisen infolge des schlechten Terrains größere Erdbewegungen auf. Auch sehr umfassende, kostspielige Entwässerungen kamen zur Ausführung, teils zur Vermeidung, teils zur Behebung von bedeutenderen Rutschungen.

Endlich veranlaßten die Landentschädigungen, die Bauleitung und Verwaltung ebenfalls höhere Beträge, weil wesentliche Verbesserungen durch Entfernen von hemmenden Gebäulichkeiten im Interesse des Verkehrs vorgenommen wurden, und dann erforderten Studien, Absteckungen und Bauaufsicht sehr bedeutenden Zeitaufwand. Eine genaue Einsicht über den ganzen Verlauf des Baues gewährt der Bericht samt Zusammenstellungen der glarnerischen Bauleitung, welche Aktenstücke dem Gesuch der Regierung von Glarus beigelegt sind. Gegenüber den großen Kostenüberschreitungen in beiden Kantonen kann aber auch mit voller Wahrheit gesagt werden, daß die Schwierigkeiten aller Art und besonders diejenigen, die mit der schlechten Bodenbeschaffenheit zusammenhängen und die zum Teil erst beim Bau zum Vorschein kamen, sehr bedeutende waren. Dank der gewissenhaften und tüchtigen Bauleitung beider Kantone gehört aber diese Straße zu den sorgfältigsten ausgeführten Bergstraßen der Schweiz und wird nach Vollendung bezüglich Tracé, Gefälle, Fahrbahn und Sicherheitsvorkehrungen für militärische Zwecke und den Postverkehr den an sie gestellten Anforderungen voll und ganz entsprechen, so daß der große Kostenaufwand als vollkommen gerechtfertigt erscheint.

In Bezug auf die Notwendigkeit, daß der Bund den beiden Kantonen Uri und Glarus auch jetzt in gleicher Weise wie bei der ersten Subventionierung an die Hand gehe, verbreiten sich

beide Gesuche der Regierungen einläßlich und weisen nach, daß es beiden relativ kleinen Kantonen unmöglich wäre, diese Schuldenlast allein zu tragen.

Der Bundesrat anerkennt die Richtigkeit dieser Ausführungen vollständig und ist der Ansicht, daß es recht und billig sei, die beiden Kantone in dieser für sie schwierigen Sachlage energisch zu unterstützen und ihnen Bundesbeiträge in gleichen Verhältnissen zu teil werden zu lassen, wie das erstemal.

Es ist vollkommen richtig, wenn beide Regierungen betonen, daß bei diesem Straßenbau sowohl administrative als technische Behörden und Beamte von Bund und den Kantonen stets gemeinsam gearbeitet haben und daß keine Abänderungen und Verbesserungen beschlossen worden sind, ohne daß den Bundesbehörden vorher Anlaß geboten worden ist, die Anträge vor deren Genehmigung zu prüfen.

Dies begründet denn auch das gerechtfertigte Gesuch um ausgiebige Hülfe vollkommen, indem beide Teile nach Möglichkeit bestrebt waren, eine gute, solide und sichere Straßenverbindung zwischen Altdorf und Linthal herzustellen und infolge bedeutender Schwierigkeiten auch wesentliche Kostenvermehrungen erfuhren, welche gemeinsam zu tragen sind.

Daß diese Handlungsweise die Zustimmung der eidgenössischen Räte erhalten wird, daran zweifelt der Bundesrat keinen Augenblick, hat doch schon der Berichterstatter der ständerätlichen Kommission bei Anlaß der ersten Subventionierung auf gewisses Bedenken der Regierung von Uri hin folgendes erklärt:

„Noch müssen wir auf eine Forderung der Regierung von Uri eintreten, welche mit ihrem Schreiben vom 25. November 1891 dem Bundesrate nebst dem Gesuche um die entsprechend der Straßenverbreiterung erhöhte Bausumme eingereicht wurde und welche dahin geht:

„Da möglicherweise durch Fälle höherer Gewalt, durch Naturereignisse oder ungeahnt schwierigen Baugrund bedeutende Mehrauslagen gegenüber den in Aussicht genommenen Kosten sich ergeben könnten, so möchte die Maximalsumme weggelassen und nur der Prozentsatz von 80 % in Art. 1 festgesetzt werden.“

„Der Bundesrat, welcher die um Fr. 157,000 erhöhte Bausumme angenommen hat, tritt dagegen auf letzteres Gesuch nicht ein und ihre Kommission abstrahiert hiervon ebenfalls. Allerdings unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß, wenn nachgewiesene Mehrkosten durch besondere Bauschwierigkeiten, Terrainrutschungen

oder Naturereignisse entstehen würden, der betroffene Kanton mit dem Gesuch einer Nachsubvention einkommen und dasselbe in gleicher Weise berücksichtigt werden solle, wie die ordentlichen Bauverhältnisse, in Übereinstimmung mit der bisher bei Wasserkorrekturen und andern öffentlichen Werken geübten Praxis.

„Wir erachten die Bedenken der Regierung von Uri angesichts der mehrfach geschilderten finanziellen Lage des Kantons als wohl begreiflich, denn es sind die berechtigten Bedenken einer sorgfältigen Landesverwaltung, für Unvorhergesehenes vorzusorgen, welches sonst unter Umständen dem kleinen Staate eine geradezu erdrückende Last auferlegen würde. Mit dem gedachten Vorbehalte dürfen sich aber Volk und Regierung von Uri gewiß vollkommen beruhigen.“

Gestützt auf das Vorerwähnte ist der Bundesrat daher der Ansicht, daß das Gesuch der beiden Kantone berücksichtigt werden und folgende Nachsubventionen bewilligt werden sollten:

an Uri: 80 % der angegebenen Überschreitung von Franken 1,360,500 oder Fr. 1,088,400 und eine Aversalsumme von Franken 118,000;

an Glarus: 80 % der angegebenen Überschreitung von Fr. 486,000 oder Fr. 388,800;

also im Maximum ein Gesamtbetrag von Fr. 1,595,200.

Beide Regierungen stellen im weitern das Gesuch, es wolle die Ausrichtung der Nachsubvention mit dem Jahre 1898 beginnen und auf eine möglichst kurze Spanne Zeit konzentriert werden.

Im Zusammenhange damit steht das Gesuch der Regierung von Uri um Verlängerung der Bauzeit um 1 Jahr, so daß die Straße am 15. Juni 1900 vollständig für den Verkehr geöffnet würde.

Wiewohl die Restzahlung für die erste Subvention im Jahre 1899 erfolgen wird, so erachten wir es doch als billig, daß in gleichem Jahre auch die erste Anzahlung der neuen Subvention erfolge.

Wir beantragen ferner, um den Gesuchen beider Regierungen möglichst entgegenzukommen, die neue Subvention in drei Jahresraten auszurichten, was auch der Beendigung des Straßenbaues entspricht.

Demnach würden an Uri jährlich ausgerichtet ein Drittel von Fr. 1,088,400 oder gleich Fr. 362,800 und von der Aversalsumme rund Fr. 40,000 jährlich, macht zusammen Fr. 402,800; und an Glarus Fr. 129,600 jährlich. Gesamtbetrag Fr. 532,400 jährlich.

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

Bern, den 27. Mai 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung von Nachsubventionen an die Kantone Uri und Glarus für die Vollendung des Baues der Klausenstraße von Altdorf bis Linthal.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

zweier Schreiben der Regierungsräte der Kantone Uri und Glarus vom 31. März und 15. April 1898;
des Bundesbeschlusses vom 16. Dezember 1891, betreffend den Bau der Klausenstraße;
einer Botschaft des Bundesrates vom 27. Mai 1898,

beschließt:

Art. 1. Den Kantonen Uri und Glarus wird für die Vollendung des Baues der Straße über den Klausen zwischen Altdorf und Linthal ein Bundesbeitrag zugesichert von 80 % der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 1,477,200, als 80 % der Voranschlagssumme von Fr. 1,846,500, wozu für den Kanton Uri noch eine Aversalsumme von Fr. 118,000 kommt.

Die Ausbezahlung dieses Beitrages erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1899, in Annuitäten von höchstens Fr. 532,400.

Art. 2. Die Bauausführung ist spätestens bis 15. Juni 1900 zu vollenden, so daß die Straße auf diesen Zeitpunkt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann.

Art. 3. Im übrigen bleiben sämtliche Artikel des Bundesbeschlusses vom 16. Dezember 1891 in Kraft, insofern dieselben durch gegenwärtigen Beschluß nicht eine Abänderung erleiden.

Art. 4. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 5. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.



Tabelle I.

Kanton Uri.**Vergleichende Kostentabelle zwischen Voranschlag und Ausführung.**Klausenstrasse.

Strecken.	Kapitel.	Voranschlag 1891.	Länge der Strecke.	Kosten per Laufmeter.	Kosten nach Ausführung.	Länge der Strecke.	Kosten per Laufmeter.
		Fr.	Km.	Fr.	Fr.	Km.	Fr.
Altdorf- Unterschächen {	I. Verwaltung, Bauleitung	20,000	10.0	20. 90	115,000	12.0	85. 97
	II. Expropriation . . .	52,000			114,000		
	III. Bau	137,000			802,600		
		209,000			1,031,600		
Unterschächen- Glarnergrenze {	I. Verwaltung, Bauleitung	30,000	24.733	60. 12	220,000	24.89	82. 64
	II. Expropriation . . .	116,000			161,000		
	III. Bau	1,373,000			1,676,000		
		1,519,000			2,057,000		
Altdorf- Glarnergrenze {	I. Verwaltung, Bauleitung	50,000	34.733	49. 74	335,000	36.89	83. 73
	II. Expropriation . . .	168,000			275,000		
	III. Bau	1,510,100			2,478,600		
	Total	1,728,100			3,088,600		

Tabelle II.

Kanton Uri.**Zusammenstellung der Ausgaben.**Klausenstrasse.

Ausgaben bis 31. Dezember 1897.			Strecke.	Ausgaben vom 1. Januar 1898 an.			Total der Ausgaben.
I. Verwaltung, Bauleitung.	II. Expropriation.	III. Bau.		I. Verwaltung, Bauleitung.	II. Expropriation.	III. Bau.	
Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
90,000	73,400	612,600	Altdorf-Unterschächen . .	20,000	40,600	190,000	1,026,600
776,000				250,600			
143,000	114,300	923,100	Unterschächen-Glarnergrenze	82,000	46,700	752,900	2,062,000
1,180,400				881,600			
233,000	187,700	1,535,700	 Total	102,000	87,300	942,900	3,088,600
1,956,400				1,132,200			
			1,956,400				
			1,132,200				
			<u>3,088,600</u>				

Kanton Glarus. Vergleichende Kostentabelle zwischen Voranschlag und Ausführung. Klausenstrasse.

Strecken.	Kapitel.	Voranschlag 1891.	Länge der Strecke.	Kosten per Laufmeter.	Kosten nach Ausführung.	Länge der Strecke.	Kosten per Laufmeter.
Linththal-Urnergrenze .	I. Verwaltung, Bauleitung	Fr. 47,000	Km. 10.8	Fr. 52. —	Fr. 78,600	Km. 10.8	Fr. 97. 22
	II. Expropriation . . .	27,000			Fr. 75,000		
	III. Bau	490,000			Fr. 896,400		
		564,000			Fr. 1,050,000		

Zusammenstellung der Ausgaben.

Tabelle IV.

Ausgaben bis 31. Dezember 1897.			Strecke.	Ausgaben vom 1. Januar 1898 an.			Total der Ausgaben.
I. Verwaltung, Bauleitung.	II. Expropriation.	III. Bau.		I. Verwaltung, Bauleitung.	II. Expropriation.	III. Bau.	
Fr. 71,641. 72	Fr. 34,972. 40	Fr. 793,841. 41	Linthal-Urnergrenze .	Fr. 7,000	Fr. 40,000	Fr. 102,544. 47	Fr. 1,050,000
900,455. 53			900,455. 53	149,544. 47			
			149,544. 47				
			<u>1,050,000. —</u>				

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Bau der Klausenstraße von Altdorf bis Lintthal. (Vom 27. Mai 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.06.1898
Date	
Data	
Seite	455-467
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 336

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.