
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

B e r i c h t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den
Schneebruch auf dem St. Gotthard.

(Vom 4. Juni 1866.)

Tit. I

Unter Hinweisung auf das am 22. Dezember 1863 vom Ständerath angenommene Postulat, dahin gehend:

„Der Bundesrath wird mit Bezug auf den Schneebruch am St. Gotthard um Bericht über die Frage angegangen, ob nicht durch Abschluß eines Vertrages mit den Kantonen Uri und Tessin oder einem dritten Uebernehmer, oder auf andere Weise, eine wesentliche Ersparniß erzielt werden könne,“ —

haben wir die Ehre, folgenden Bericht zu erstatten:

Wir befaßten uns sofort mit dieser Sache, und ließen unterm 9. Jänner 1864 durch unser Handels- und Zolldepartement die Regierungen von Uri und Tessin anfragen, ob sie geneigt wären, den Schneebruch am St. Gotthard zu übernehmen. Für den Fall, daß sie geneigt sein sollten, in ein Vertragsverhältniß der angeregten Art einzugehen, wurden die genannten Regierungen eingeladen, sich vorher unter sich ins Einverständniß zu setzen, da die Bundesbehörde nicht mit zwei Unternehmern gleichzeitig unterhandeln könnte, und weil nicht von vornherein angenommen werden dürfe, daß der eine oder der andere Kanton ohne vorheriges Einverständniß mit dem andern den Schneebruch auf dem Gebiete des andern besorgen lassen könnte. Es dürfte daher eine Uebernahme des Schnee-

bruches über den Gotthard durch den einen oder den andern der beiden Kantone nur mit beidseitiger Zustimmung geschehen.

Die genannten Regierungen wurden im nämlichen Schreiben ersucht, das Ergebniß ihrer bisherigen Verhandlungen und ihre allfälligen Entschliefungen beförderlichst zur Kenntniß unsers Handels- und Zolldepartements zu bringen.

Am 22. Jänner 1864 zeigte die Regierung von Uri den Empfang jener Zuschrift an, verlangte aber noch die Mittheilung verschiedener Aktenstücke, welche ihr am 30. gleichen Monats übermittelt wurden.

Unterm 5. Februar verlangte Uri noch die Mittheilung einer vollständigen Rechnung über alle Ausgaben von den Jahren 1862 und 1863, welchem Begehren sofort entsprochen wurde.

Unterm 22. März 1864 antwortete zuerst die Regierung von Tessin einläßlich auf die von uns an sie gerichtete Anfrage. Sie erklärt in ihrer Antwort, daß sie wegen der Schwierigkeit, Jemanden zu finden, der die Besorgung des Passes im Winter und das Ausschneiden im Frühjahr übernehme, und weil der Staat dies nicht selbst übernehmen wolle, vorzöge, in das gestellte Ansuchen nicht einzutreten, sondern die Sache zu belassen, wie sie zur Zeit bestehe.

Endlich am 25. October 1864 traf auch die Antwort der Regierung von Uri ein. Dieselbe stellte folgendes Anerbieten:

Sie wolle den Schneebruch auf der nördlichen Seite des Gotthards übernehmen um die durchschnittlichen, in den letzten zehn Jahren dafür vom Bunde gemachten Ausgaben. Dagegen wolle sie die Bahn durchwegs einen Fuß breiter öffnen und unterhalten. Für den Fall, daß diese Proposition nicht belieben und der Schneebruch länger für Rechnung der Eidgenossenschaft administriert würde, so halte Uri sich im Interesse des großen Post- und Handelsverkehrs über diesen Hauptpaß für berechtigt, das nachdrucksame Verlangen auszusprechen, daß die eidgenössische Verwaltung sich bestreben möchte, den vielfältig lautgewordenen Beschwerden über bisherige mangelhafte Besorgung des Schneebruchs Abhilfe zu verschaffen, und besonders auch die Fahrbahn zur Erzielung größerer Sicherheit breiter als bisher anlegen und unterhalten zu lassen. Schließlich beklagt sich Uri über das letzte Reglement des Bundesraths, den Schneebruch auf dem Gotthard betreffend, durch welches der eidg. Schneebruch-Aufseher mit der Handhabung der Polizei auf dem Passe betraut und eventuell zur Anwendung von kleinen Ordnungsbußen (Fr. 2 Maximum) ermächtigt worden ist.

Uri wäre also geneigt, den Schneebruch auf seinem Gebiete zu übernehmen, während Tessin an dem dermaligen Zustand nichts ändern will.

Eine Trennung der Unternehmung aber liegt schon an und für sich im Widerspruch mit einer rationellen und wohlfeilern Besorgung derselben,

und der Bundesverwaltung könnte es durchaus nicht conveniren, den Schneebruch bloß auf der Tessinerseite noch zu behalten und dagegen denjenigen auf der Nordseite an Uri zu übertragen; denn, abgesehen von den vielen Anständen aller Art, die aus einer getrennten Administration entstehen müßten, wären die allgemeinen Verwaltungskosten für den Bund für die eine Hälfte ungefähr dieselben, wie für das ganze Unternehmen; es wäre also für ihn, statt einer Ersparniß, eher eine Mehrausgabe die Folge, während das Postulat des Ständerathes eine Ersparniß anstrebt; Trennung des Schneebruches aber hätte nothwendig das Umgekehrte zur Folge. Bei zwei Unternehmern schiebt bei Anständen der Eine die Schuld auf den Andern. Bei Aenderungen, z. B. andern Eröffnungstunden oder außerordentlichen Vorfällen für Deffnung des Passes, müßte man von Bundes wegen mit zwei Betheiligten unterhandeln. Oberaufsicht würde fehlen, und Anstände mit dem Publikum würden auch nicht ausbleiben.

Daß ein Kanton den Schneebruch auch auf dem Gebiete des andern besorge, geht ohne vorherige Verständigung zwischen den betreffenden Kantonen nicht; mithin läßt sich bei der ablehnenden Antwort von Tessin, an der jezigen Sachlage überhaupt etwas zu ändern, auch die Möglichkeit einer Uebernahme des ganzen Berges einzig durch Uri nicht in Betracht ziehen.

Uri verlangt als Entschädigung vom Bund für die Uebernahme des Schneebruches auf seinem Gebiete den Durchschnitt der in den letzten zehn Jahren gehaltenen Auslagen, und verspricht dagegen, die Fahrbahn um einen Fuß breiter zu unterhalten als dies bisher der Fall gewesen sei. Wenn man also auch von den Mehrkosten, die mit einer Trennung nothwendig verbunden wären, absehen wollte, so käme immerhin für den Bund keine Ersparniß dabei heraus. Die breitere Anlage der Fahrbahn wäre überflüssig. Dieselbe ist dermalen 7—7½' breit, und von Distanz zu Distanz sind Ausstellplätze eingeschnitten, damit die Schlitten sich kreuzen können. Dies genügt vollkommen, und es sind uns seit Einführung dieser Neuerung dieses Gegenstandes wegen noch niemals Klagen zugekommen, welche begründet waren.

Zur Zeit, als Uri den Schneebruch noch selbst besorgte, wurde der Winterweg 4—4½' breit angelegt.

Die eidg. Verwaltung hat diese Breite also nahezu verdoppelt, weil die Sohlen- oder Spurweite der Schlitten auf 3' verbreitert worden ist. Eine größere Breite des Winterweges hätte keinen Zweck, da die Schlitten beinahe immer nur einspannig gehen und auch bei zweispännigen niemals zwei Pferde neben-, sondern hinter einander angespannt werden. Jedenfalls bildet also die größere oder breitere Weganlage keinen Grund, das Anerbieten von Uri anzunehmen, ihm den Schneebruch auf der Nordseite um die bisherigen durchschnittlichen Auslagen zu überlassen und dagegen die Besorgung des Schneebruches auf der Südseite für Rechnung

des Bundes fortzusetzen. So lange sich die beiden Kantone nicht verständigen können, jeder für sich oder einer für beide den ganzen Bergpaß zu übernehmen, so lange kann auch unser Trachtens von einer Partialübernahme desselben keine Rede sein. Tessin hat sich dessen, wie bereits bemerkt, auf's bestimmteste geweigert; eine Vereinigung der beiden Kantone ist also nicht erhältlich gewesen, weshalb wir von jeder weitem Verhandlung mit den Kantonen Umgang nehmen zu sollen glaubten.

Nachdem die Verhandlungen mit den Kantonen zu keinem Ergebnisse führten, faßten wir die andere im Postulat enthaltene Alternative ins Auge, und nach einem Drittmann umzusehen, welcher sich zur Uebernahme des Schneebruches über den ganzen Berg bereit erklären würde. Zu diesem Zwecke eröffnete unser Handels- und Zolldepartement unterm 8. Februar 1865 einen Konkurs (siehe Bundesblatt 1865, Band I, Seite 143), verbunden mit der Einladung an die Uebernahmestustigen, allfällige Angebote bei dem genannten Departement bis zum 30. Juni 1865 einzuweisen, wo auch das Pflichtenheft aufgelegt war.

Diese Ausschreibung hatte keinen Erfolg. Nicht bloß langten keine Angebote ein, sondern es zeigte sich Niemand, der das Pflichtenheft einzusehen wünschte, oder überhaupt zur Uebernahme Lust zeigte.

Nachdem auch in dieser Richtung kein Ergebnis erhältlich gewesen ist, wird wohl kaum etwas anderes übrig bleiben, als die Besorgung des Schneebruches über den St. Gotthard auch fernerhin durch die Bundesverwaltung besorgen zu lassen, wie bisher.

Es bleibt demnach bloß noch die dritte Eventualität des erwähnten Postulats übrig, nämlich die Frage, „ob auf andere Weise eine wesentliche Ersparniß erzielt werden könne.“

In Bezug auf diesen Punkt müssen wir uns nun auf's bestimmteste erklären, daß eine erhebliche Ersparniß nicht möglich ist, ohne den Paß, resp. dessen Verkehr erheblich zu beeinträchtigen. Wir haben in dieser Beziehung bereits unser Möglichstes gethan, um einerseits den Anforderungen des Verkehrs billige Rechnung zu tragen, und andererseits die möglichste Dekonomie zu erreichen. Wiederholt haben wir Personen von anerkannt technischer Befähigung als Experten nach dem St. Gotthard gesandt, um über die Art und Weise des Schneebruches und über allfällige Verbesserungen und Ersparnisse Vorschläge zu machen. Der erste, Herr Ingenieur Merian, welcher auch die Bündnerpässe besuchte, empfahl einige Aenderungen, die eingeführt wurden und sich bewährt haben. Im Allgemeinen sprach er sich über die Besorgung des Schneebruches am Gotthard anerkennend aus. Die Ursachen der Mehrauslagen für den Schneebruch auf dem Gotthard im Vergleich zu den Kosten auf den Bündnerpässen erklärte Herr Merian durch die viel wildere Gegend des Gotthard und in Folge dessen der häufigen Lawinen; durch die minder zweckmäßige Straßenanlage; durch den Mangel an hinlänglichen Gallerien; durch die minder rationelle Beaufsichtigung; so wie durch die Kosten

einer Extrabeaufsichtigung gegenüber derjenigen in Bünden durch die ständigen Straßenbeamten, die dort für das ganze Jahr angestellt und bezahlt sind, während am Gotthard die Arbeiter eben bloß zur Winterszeit für den Schneebruch extra angestellt und bezahlt sind.

Die gerügte Beaufsichtigung wurde seither durch Spezialverfügungen vollständig ergänzt. Die wildere Gegend, sowie die Lawinenstürze dagegen zu verhindern, liegt nicht in unserer Macht, und die Erstellung von Gallerien und eine zweckmäßigere Straßenanlage liegen außerhalb dem Geschäftskreise der Bundesverwaltung; dieses wäre Sache der betreffenden Kantone. Auch die Verwendung der von den letztern angestellten Straßenbeamten zum Schneebruch durch die eidg. Verwaltung wäre nur möglich gegen verhältnismäßige Entschädigung an die Kantone; also würde auch dadurch nichts gewonnen, um so weniger, da eine centrale Aufsicht über die Kantonalangestellten immer noch nothwendig wäre, weil nur dadurch ein einheitliches Wirken erzielt werden könnte.

Ein anderer Experte, Herr Ingenieur Stadlin, brachte den größten Theil eines Winters auf dem St. Gotthard zu, und beobachtete während dieser Zeit alles, was auf den Schneebruch Bezug haben konnte. Er machte, gestützt auf seine Beobachtungen, eine Reihe von Vorschlägen, indem er die Anstellung eines Technikers oder aber Hingabe des Schneebruches in Accord bevorwortete. Thatsache ist, daß, trotzdem der Schneebruch in jenem Winter unter der Leitung dieses Technikers besorgt wurde, der Paß nicht besser unterhalten war als in früheren Jahren, die Kosten dagegen erheblich höher anstiegen. Herr Stadlin gibt dies in seinem Berichte ausdrücklich zu. Er sagt aber, daß, in Vergleichung mit den Kosten des Schneebruches auf den Bündnerpässen, die Verwaltung auf dem Gotthard sich immer auf eine höhere Summe belaufen müsse wegen der Beschaffenheit des Berges, der eigenthümlichen Gestaltung des PASSES und dem gänzlichen Mangel an Gallerien.

Um den Paß seinen Anträgen gemäß unterhalten zu können, berechnete er die durchschnittliche Jahresausgabe für den Schneebruch am St. Gotthard auf Fr. 40,000 jährlich. Er anerbote sich, die Besorgung desselben auf 10 Jahre um diese Summe in Accord zu nehmen, wollte sich aber die Berechtigung vorbehalten, die Fahrzeit und die Öffnungszeit für das Publikum nach seinem Ermessen zu bestimmen. Da aber die bisherige Besorgung des Schneebruches am Gotthard in Regie durchschnittlich auf bloß Fr. 33,700 zu stehen kam, ohne daß wirklich begründete, erhebliche Klagen eingelangt waren, so glaubten wir damals, es wäre eine Uebertragung des Schneebruches an einen Accordanten mit einer jährlichen Mehrausgabe von Fr. 6300 nicht gerechtfertigt.

Die Expertise des Herrn Stadlin hatte überhaupt gezeigt, daß es ein durchaus verfehltes Bestreben wäre, die Besorgung des Schneebruches theoretisch-technischen Regeln unterordnen zu wollen.

Die konsequente Anwendung eines Systems in diesen Schneeregionen,

wo der Mensch mit allen Schreknissen einer wilden Natur zu kämpfen hat, läßt sich gar nicht denken. Eine praktische Hand, mit Orts- und Naturverhältnissen des Berges durch langjährige Erfahrung vertraut, wird in Verbindung mit Regeln der Technik viel bessere Resultate ermöglichen.

Es schien uns deshalb schon damals unzweckmäßig, eine Aenderung des bisherigen Systems einzuführen, um so weniger, als damit keineswegs eine Ersparniß erhältlich gewesen wäre, sondern dies namhafte Mehrauslagen erfordert hätte, ohne erhebliche Vortheile zu sichern.

In Erledigung eines ähnlichen Auftrages wie der gegenwärtige legten wir Ihnen, Tit., diese Ergebnisse in unserm Jahresberichte für 1861 vor, und die gesetzgebenden Räte waren damit zufrieden gestellt.

Indem wir hier einfach dorthin verweisen,*) müssen wir, auf die seitherigen Ergebnisse gestützt, behaupten, daß die Verhältnisse noch heute die nämlichen sind, wie damals.

Dagegen unterließen wir nicht, so weit möglich, diejenigen Verbesserungen einzuführen, welche uns die angehörten Experten und die Erfahrung als gut und nothwendig bezeichnet hatten.

Seither wurde der Schneebruch am Gotthard in Ordnung und zur Zufriedenheit der Beteiligten besorgt, so daß wir finden, es liege kein Grund vor, zur Einführung von Aenderungen, die statt einer Ersparniß wesentliche Mehrauslagen, oder aber neue Klagen über ungenügende Versorgung des Schneebruchs zur Folge haben müßten.

Zum Beweise, daß dormalen der Schneebruch am St. Gotthard zur Zufriedenheit der Interessenten besorgt wird, berufen wir uns auf die diesem Bericht beiliegenden Zeugnisse, welche im Laufe der Jahre 1863 und 1864 ausgestellt worden sind.

Seither sind keine, auch nur von ferne begründeten Klagen eingelangt. Wir dürfen daher daraus entnehmen, es sei durch jene eingeführten Verbesserungen den früher gerügten Uebelständen abgeholfen.

Aus dem Gefagten werden Sie, Tit., mit uns die Ueberzeugung theilen müssen, daß dormalen an eine Betriebsveränderung oder eine erhebliche Ersparniß auf dem Schneebruch nicht zu denken ist, weil die betreffenden Kantone dem an sie gestellten Ansuchen nicht in der erforderlichen Weise entsprochen haben, dritte Personen zur Uebernahme in Accord sich keine meldeten und eine andere Betriebsweise, wie wir oben zeigten, nicht rätzlich erscheint.

Am liebsten würden wir den Schneebruch den betreffenden Kantonen zurückergeben und ihnen die weitere Sorge dafür überlassen, da diese An-

*) Siehe Bundesblatt von 1861, Band I, Seite 429.

„ „ „ 1862, „ II, „ 33.

gelegenheit bisher für den Bund nichts als unangenehme Verhandlungen mit sich brachte, denen wir uns gerne entheben würden.

Anträge haben wir unter solchen Umständen keine zu stellen. Wir beschränken uns darauf, Ihnen, Lit., diesen Bericht zu erstatten, überzeugt, daß Sie unsere Anschauungsweise theilen werden, daß eine Ersparniß auf dem Schneebruch dermalen nicht möglich ist, ohne die Interessen des Verkehrs zu beeinträchtigen.

Schließlich erlauben wir uns noch, anlässlich der von der Regierung von Uri vorgebrachten Klage gegen das letzte Vergrelement zu bemerken, daß ihr dasselbe vor seinem Erlass zur Einsicht und Vernehmung mitgetheilt worden sei. In ihrem Schreiben vom 14. Mai 1864 antwortete die Regierung von Uri, daß sie gegen die Bestimmungen desselben, welche ihr zweckmäßig scheinen, nichts einzuwenden habe. Auf dieses hin erließen wir dasselbe. Es hat sich seither bewährt. Wir haben dermalen keinen Grund, auf dasselbe zurückzukommen. Für einmal sind wir auch nicht im Falle, in der Hauptsache selbst Anträge zu stellen. Sollte früher oder später die im Wurse liegende Gotthardbahn wirklich zur Ausführung gelangen, so würde man natürlich alsdann Gelegenheit haben und veranlaßt sein, den Schneebruch vom dannzumaligen Standpunkte aus zu erörtern.

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

Bern, den 4. Juni 1866.

In Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

J. M. Knüfel.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

Bericht des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Schneebruch auf dem St. Gotthard. (Vom 4. Juni 1866.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.06.1866
Date	
Data	
Seite	155-161
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 141

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.