

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Graubünden für die Vollendung des Baues einer Strasse von Martinsbruck in das Samnauntal, sowie einer Verbindung zur alten, österreichischen Reichsstrasse am Inn.

(Vom 30. Mai 1911.)

Tit.

Mit Schreiben vom 3. März abhin hat der Kleine Rat des Kantons Graubünden an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung das Gesuch um Bewilligung eines Nachtragkredites an diesen Strassenbau in der Höhe von 80 % der Voranschlags-summe, resp. 80 % von Fr. 800,000 oder rund Fr. 640,000 gerichtet, welcher Betrag auf drei Jahre verteilt werden könnte.

Dieses Schreiben lautet im wesentlichen wie folgt:

„Durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1905 wurde dem Kanton Graubünden, auf das Gesuch der hiesigen Regierung vom Jahre 1903 hin, für den Bau einer fahrbaren Strasse von Martinsbruck (Unterengadin) in das Samnauntal, sowie für die Verbindung mit der alten österreichischen Reichsstrasse am Inn, ein Bundesbeitrag von 80 % der wirklichen Kosten zugesichert bis zum Maximum von Fr. 798,400 als 80 % der Kostenvoranschlags-summe von Fr. 998,000. Die Bauausführung sollte spätestens bis Ende 1910 vollendet sein.

Im Juni 1907 wurde die Strecke Martinsbruck-Oberschalkel (Länge 7,3 km) in Akkord vergeben und es konnte mit den Arbeiten im September 1907 begonnen werden. Diese Teilstrecke wurde letztes Jahr bis auf Nacharbeiten vollendet und kollaudiert.

In Arbeit und zu zirka $\frac{2}{3}$ vollendet ist ferner die im Jahre 1908 in Akkord vergebene Strecke von Oberschalkel bis Pfandshof in einer Länge von 6,2 km. Noch nicht angefangen, wohl aber ebenfalls im Jahre 1908 verakkordiert geworden, ist das hinterste Teilstück von Pfandshof bis Spissermühle (Länge 1200 m). Die Verbindung vom Weinberg bis zur alten österreichischen Reichsstrasse konnte bis jetzt wegen der Unsicherheit der Fortsetzung der Strasse auf österreichischem Gebiet bis zur Cajetanbrücke noch gar nicht vergeben, geschweige denn in Angriff genommen werden.

Bis Ende 1912 rechnen wir mit dem Strassenbau fertig zu werden, vorher ist dies nicht sicher möglich. Der Grund, weshalb die Baute nicht gemäss Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1905 auf Ende 1910 vollendet wurde, liegt in folgendem:

Im Jahre 1906 musste zuerst noch eine Variante von Martinsbruck bis Weinberg, mehr dem Inn entlang studiert werden. Dabei hatte sich gezeigt, dass es ohne Mehrkosten möglich sei, eine gegenüber dem ersten Projekt günstigere Strassenanlage hinsichtlich Richtungs- und Steigungsverhältnisse zu erzielen, weshalb Ihre hohe Behörde diesem verbesserten Projekt mit Beschluss vom 3. Mai 1907 die Zustimmung erteilt hat.

Infolge dieser Projektstudien verzögerte sich der Baubeginn um zirka ein Jahr und es verblieb somit nur noch eine Baufrist von 3 bis $3\frac{1}{2}$ Jahren, in welcher Zeit es wegen der Schwierigkeit der Unterbringung und Beschaffung genügender Arbeitskräfte und wegen der verhältnismässig kurzen Bautätigkeit während des Jahres (April/Mai bis Oktober/November) nicht möglich war, den vorgeschriebenen Vollendungstermin einzuhalten. Die späte Aufnahme der Arbeiten im Frühjahr bedingte ebenfalls eine erschwerte Arbeiterbeschaffung.

Inzwischen hat sich dann gezeigt, dass die nach dem Projekt vom Jahre 1903/1904 berechnete Voranschlagssumme für diese Strassenanlage nicht genüge. Den Unternehmern mussten, wie dem hohen Bundesrat bekannt gegeben wurde, zu verschiedenen Malen und zwar im Einverständnis Ihres Departements des Innern die Preise aufgebessert werden, ansonst an ein Weiterarbeiten nicht zu denken gewesen wäre. Zurzeit haben die Unternehmer des I. und II. Bauloses von Martinsbruck bis Oberschalkel (Ca-

menisch & Cie.) noch ein nachgewiesenes Defizit von rund Fr. 66,000, die Unternehmer der Fortsetzung bis Samnaun, vormals Kappeler & Cie., jetzt Jung & Cie., ein solches von rund Fr. 65,000. Die Leute stehen, trotz Fleiss, eigenem Mitarbeiten und starker Einschränkung in allen Teilen, vor dem Konkurse, wenn ihnen nicht nochmals geholfen wird, wie dies Ihrer hohen Behörde durch unser Baudepartement dargelegt wurde. Das sollte man nach unserer Auffassung nicht geschehen lassen und den Unternehmern einigermaßen entgegenkommen. Es mussten solche Aufbesserungen in den letzten Jahren schon mehrmals gemacht werden. Hierorts hat z. B. die Rhätische Bahn bei der Linie Davos-Filisur den Unternehmern eine erstmalige Aufbesserung von Fr. 600,000, und ein zweites Mal von Fr. 480,000 zukommen lassen, weil sie überzeugt war, dass die Preise der Übernahmeofferte zu niedrig waren und die Unternehmer Schaden hatten.

Ausgegeben wurden nun bis Ende 1910 für diesen Strassenbau Fr. 951,288. 32 und es sind daran Fr. 760,950 Bundes-subvention geleistet worden. Zur Fortsetzung und Vollendung der Anlage sind gemäss beigelegten Voranschlägen noch rund Fr. 845,000 aufzuwenden, inklusive zirka Fr. 70,000 Aufbesserung an die Unternehmer zur teilweisen Deckung ihrer Defizite, nämlich:

1. Für Nacharbeiten auf der Strecke Martinsbruck-Weinberg (Konsolidierung von 2 Rutschen, Verbauungsmauern und Anbringen von Flechtzäunen, Aufbesserung)	Fr. 50,000
2. Für Nacharbeiten auf der Strecke Weinberg-Oberschalkel (3 gewölbte Schneegalerien 55 m lang, sowie ein Wegmacherhaus im Weinberg und Aufbesserung)	„ 125,000
3. Vollendungsarbeiten Oberschalkel - Pfandshof (Stütz- und Wandmauern, Tunnels und Galerien, Bekiesung und Schutzwehren und Aufbesserung)	„ 335,000
4. Neuanlage Pfandshof-Spissermühle (Vorarbeiten, Erd- und Felsabtrag, Stütz- und Wandmauern inklusive Fundament, Galerien)	„ 165,000
5. Neuanlage Weinberg-Landesgrenze (Vorarbeiten, Erd- und Felsabtrag, Stütz- und Wandmauern inklusive Fundament, Galerien)	„ 170,000
	<u>Total Fr. 845,000</u>

Die Preise des Voranschlages im Jahre 1903/04 erwiesen sich fast allgemein als zu niedrig, aber auch die Einheitspreise in den Angeboten der Unternehmer, die schon ordentlich höher waren als jene des ursprünglichen Kostenvoranschlages, genügten nicht. Die Verhältnisse gestalteten sich eben viel schwieriger, als ursprünglich angenommen wurde. Die Ursache liegt in folgendem:

a. In erster Linie ist daran schuld die in den letzten Jahren eingetretene allgemeine Verteuerung der Lebensweise, d. h. die daraus resultierende notwendige Erhöhung der Arbeitslöhne auf allen Gebieten, welche letztere seit dem Jahre 1904 bis heute hierorts mindestens 30 % ausmacht. Dazu kam, dass an der Samnaunstrasse überdies 5—10 % höhere Löhne als anderwärts bezahlt werden mussten, ansonst die Arbeiter in dieser abgelegenen unbewohnten Gegend, wo auch wegen der Transportspesen die Lebensmittel höher bezahlt werden mussten, nicht zum Bleiben zu bewegen waren. Die Leistungsfähigkeit war aber trotz der höhern Löhne der Arbeiter eine bescheidene und nahm von Jahr zu Jahr eher ab als zu, eine Erscheinung, die man übrigens heutzutage überall beobachten kann;

b. ausser der allgemeinen Lohnsteigerung verteuerte sich der Bau auch infolge der schwierigen, bei der Aufstellung des Voranschlages nicht genügend erkannten oder gewürdigten Transportverhältnisse für die Zufuhr der Baumaterialien und der Bauwerkzeuge etc.

Diese mussten von weiter her, meistens aus der untern Schweiz, bezogen werden. Die Eisenbahn- und Wagenfrachten bis in die Nähe der Baustelle allein waren schon recht hohe, dazu kam der schwierige, umständliche Transport auf steilen, schlechten Wegen bis zur Verwendungsstelle. Auf grössere Strecken mussten die Materialien und Werkzeuge sogar durch Arbeiter oder durch Maultiere getragen werden. Anderorts konnten zweirädrige Karren verwendet werden.⁴

„Die Unfallprämien, welche den privaten Versicherungsgesellschaften bezahlt werden mussten, waren übermässig hohe, nämlich bis zu 9 % der Lohnsumme. Die Unternehmer leisteten bis zu 5 %, der Rest wurde den Arbeitern direkt verrechnet.

Erschwerend und die Arbeit verteuern wirkten ferner:

1. Die zum Teil grosse Härte des Gesteins, besonders auf dem I. und II. Los und in einzelnen Tunnels des III. und IV. Loses

und die damit verbundene schwere Lösbarkeit, was vermehrte Arbeit, stärkere Abnutzung des Werkzeugs und einen abnormal grossen Verbrauch an Sprengmitteln bedingte. Im Fernertobel-tunnel z. B. erforderte 1 m^3 gesprengtes Gestein zirka 2 kg Dynamit, was allein schon etwa 8 Fr. per m^3 ausmacht.

2. Der Umstand, dass hauptsächlich auf der Strecke Ober-schalkel-Samnaun, infolge des teilweise stark zerrütteten Felsens, sehr wenig gute Bausteine aus dem Abtrag gewonnen werden konnten, und solche ausserhalb des Strassenkörpers mühsam zusammengelesen und gerüstet und oft sogar noch $300\text{--}800 \text{ m}$ weit transportiert werden mussten. Auf der Strecke Fernertobel-Pfandshof war man genötigt an verschiedenen Stellen wegen ganz ungenügendem Steinmaterial für Trockenmauern solche in Mörtel zu erstellen, was ebenfalls grössere Auslagen bedingte.

Aus der Gegenüberstellung der Einheitspreise des ursprünglichen Voranschlags der Jahre 1903/1904, der Übernahmsofferte der Unternehmer, der zurzeit geltenden Preise, der Preise, welche bezahlt werden sollten und derjenigen, welche die Rhätische Bahn im Unterengadin bezahlt, sowie jener, welche in neuerer Zeit im hiesigen Kanton für Verbauungsarbeiten im Prättigau bezahlt werden müssen, ergibt sich z. B., dass die Einheitspreise der Rhätischen Bahn bei günstigeren Arbeitsbedingungen, als wie solche an der Samnaunstrasse sich vorfanden, zum Teil, z. B. für Trockenmauern, bis 100% , im Mittel zirka 87% höher sind als diejenigen, welche dem Voranschlag der Samnaunstrasse zugrunde lagen und im Mittel zirka 50% höher als diejenigen, welche den Unternehmern zurzeit bezahlt werden. Die neuesten Akkordpreise, welche im hiesigen Kanton bezahlt werden müssen, sind im Mittel zirka 40% höher als diejenigen, welche die Unternehmer an der Samnaunstrasse zurzeit beziehen.

Ein weiteres schwer ins Gewicht fallendes Moment, weshalb die Kostensumme des Projektes vom Jahre 1903/04 nicht ausreicht, liegt darin, dass die Kubaturen der Erd- und Felsarbeiten, sowie des Mauerwerks grösser sind als damals berechnet und angenommen wurde. An vielen Orten musste die Strasse weiter in den Berg hinein verlegt werden. Die Tunnels und Galerien mussten verlängert und sämtliche Mauern tiefer fundiert werden als vorgesehen war. Die Galerien und Tunnels waren im Voranschlag besonders niedrig berechnet. Sie kosten in Wirklichkeit pro laufenden Meter das $1\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}$ fache von dem, was sie veranschlagt waren.

Etwas zur Vertenerung der ganzen Anlage, resp. zur Überschreitung des Voranschlages, mag auch der Umstand beigetragen haben, dass man an die Güte und Solidität der Arbeiten einen etwas strengern Massstab anlegte, als dies im hiesigen Kanton früher bei derartigen Strassenbauten der Fall war.

Es ist dies auch vom eidgenössischen Oberbauinspektorat mit Recht verlangt worden.

Unsere Angaben hinsichtlich der schwierigen Arbeitsverhältnisse, die eine Preissteigerung bedingten, wird übrigens Ihr Tit. Oberbauinspektorat, welches die Arbeiten an der Strasse von Zeit zu Zeit inspizierte, nur bestätigen können, ebenso wird dasselbe in der Lage sein, über die Qualität der ausgeführten Bauten jede gewünschte Auskunft zu geben, um so mehr, als demselben auch die Bauverträge und die allgemeinen und speziellen Bauvorschriften bekannt sind und dasselbe in schwierigen Fragen von uns stetsfort konsultiert und zu Rate gezogen wurde.

Dies sind so im grossen und ganzen die Momente, welche eine Ausführung der Strassenbaute im Rahmen des Voranschlages unmöglich machten.

Für die ordentliche Vollendung der Strasse braucht es nach unsern Berechnungen, wie schon bemerkt, noch rund Fr. 845,000. Vom ursprünglichen Voranschlag stehen noch rund Fr. 45,000 zur Verfügung, es würden somit rund Fr. 800,000 verbleiben. Bei der Aufstellung des neuen Voranschlages wurde gespart, so gut es ging. Die Galerien im Val Alpetta (km 114) und im Val Spelunca (km 64), die zusammen bei einer Länge von 40 m zirka Fr. 60,000 kosten würden, sind, weil nicht als absolut notwendig erachtet, weggelassen worden, obschon sie im ursprünglichen Projekt enthalten waren. Dafür sind allerdings verschiedene andere Sicherungsarbeiten gegen Steinschlag und Schneerutsche in den Voranschlag aufgenommen worden, die jedoch einen verhältnismässig niedrigen Betrag ausmachen. Ebenso haben wir Fr. 20,000 in den Voranschlag eingesetzt für ein Wegmacherhäuschen im Weinberg. Ein solches muss dort für alle Fälle angelegt werden und glauben wir nicht, dass dieser Posten zu Aussetzungen Anlass geben werde.

Eine Reduktion der Kosten liesse sich nur durch Weglassung weiterer Galerien, welche mit zirka Fr. 175,000 eingesetzt sind, erzielen; wir halten aber dafür, dass davon Umgang genommen werden müsse, weil die Notwendigkeit für die angenommenen Bauten entschieden vorliegt. Möglich wäre es, dass

auch noch am Mauerwerk etwas erspart werden könnte, und wird sich dies bei der Ausführung zeigen, doch scheint es uns vorläufig nicht ratsam, den Voranschlag weiter herunter zu setzen, um so weniger, als der vom kantonalen Bauamt zuerst aufgestellte Voranschlag für die Vollendungsarbeiten sogar über Fr. 900,000 ging, eine ordentliche Reduktion also schon stattgefunden hat.

Nach dieser unserer Berechnung kommt nun die fix und fertige Strasse auf rund Fr. 1,798,000 zu stehen, was pro laufenden Meter Fr. 113 ausmacht, eine für hiesige Verhältnisse allerdings recht hohe Zahl im Vergleich mit den Auslagen auswärtiger Bauten, z. B. für die Klausenstrasse, aber doch nicht übertrieben hoch.

Letztere führte im allgemeinen durch viel günstigeres Terrain und erforderte weniger Kunstbauten in Form von Galerien und Mauern, ist zu Zeiten billigerer Arbeitslöhne und Akkordpreise ausgeführt worden und doch kostete der laufende Meter Strasse auch rund Fr. 100.⁴

So das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Graubünden.

Die Gründe, welche der Kleine Rat des Kantons Graubünden zur Erklärung der Kreditüberschreitung beim Bau der Samnaunstrasse anführt, anerkennt unser Oberbauinspektorat im allgemeinen als zutreffend.

Es ist richtig, dass vom Zeitpunkt der Aufstellung des Kostenvoranschlages an bis zur Ausschreibung der Bauarbeiten, also vom Jahre 1904 und 1905 bis 1907 und 1908 3 bis 4 Jahre verflossen, und die Lohnverhältnisse schon damals ungünstigere geworden waren, hingegen ist zu bemerken, dass alle 4 Lose ungefähr zu den Voranschlagspreisen vergeben werden konnten und dass das Studium der Variante für die Lose I und II nebst einer Verbesserung der Gefällsverhältnisse eine Ausgabenverminderung eintreten liess.

Bei der Bauausführung traten dann allerdings mancherlei Schwierigkeiten auf, welche man von vornherein nicht als so schwerwiegend geschätzt hatte. Die weiteren Lohnerhöhungen infolge schwieriger Arbeit, kurzer Bauzeit, schwer zu beschaffender Unterkunft, Ungunst der Grenzverhältnisse, hohe Unfallprämien etc., wie es im Schreiben des Kleinen Rates noch des nähern angegeben ist.

Ein weiterer Umstand der Kostenerhöhung muss auch in der schwierigeren Beschaffung geeigneter Baumaterialien gesucht wer-

den. Obschon man von Anfang an wusste, dass das Steinmaterial ungünstig und schwer zu bearbeiten sei, so übertraf doch die Erfahrung beim Bau die Voraussicht. Es konnten weit weniger Steine als Trockenmauerwerk verwendet werden, als man hoffen durfte, es musste daher mehr Mörtelmauerwerk ausgeführt werden, als man im Kostenvoranschlag angenommen hatte.

Der Bau der Galerien und Tunnel erwies sich auf Grund der während des Baues gemachten Erfahrungen auch als viel kostspieliger als vorausgesehen war; diese Bauwerke mussten auch in grösseren Abmessungen ausgeführt werden, um durch dieselben den nötigen Schutz vor Steinschlag und Lawinen zu schaffen.

Der Kleine Rat hat denn auch zu verschiedenen Malen den Unternehmern Aufbesserungen der Einheitspreise zuteil kommen lassen, indem er ihnen zuerst die Abgebote erliess und dann noch später einzelne Einheitspreise direkt erhöhte, dies alles nach sorgfältiger Prüfung, um zu verhindern, dass die Unternehmer fallieren und die Arbeit unterbrochen werde.

Mit diesem Vorgehen war das eidgenössische Oberbauinspektorat einverstanden, indem es geltend machte, dass eine neue Ausschreibung nach Liquidation der alten Unternehmungen oder die Beendigung des Strassenbaues in Regie teurer zu stehen kämen, als wenn man den Unternehmern Aufbesserungen der Einheitspreise gewähre.

Wir machen hier noch aufmerksam auf die Angabe im Schreiben des Kleinen Rates, dass in den letzten Jahren in Graubünden schon mehrmals solche Aufbesserungen gemacht werden mussten, z. B. von der Rhätischen Bahn bei der Linie Davos-Filisur, welche den Unternehmern in zwei Malen beträchtliche Aufbesserungen hat zukommen lassen, weil sie überzeugt war, dass die Preise der Übernahmeofferte zu niedrig waren und die Unternehmer Schaden hatten.

Auf einen Vorschlag des Bau- und Forstdepartements des Kantons Graubünden vom Januar 1911, den Unternehmer-Firmen der 4 Baulose weitere Anzahlungen zu machen, im Betrage von Fr. 45,000 und Fr. 25,000, haben wir der Regierung mitgeteilt, dass wir die Motive wohl verstehen, welche das kantonale Baudepartement bewogen haben dies zu beantragen und geneigt wären, auf diese Vorschläge einzutreten, jedoch mussten wir darauf aufmerksam machen, dass wir gegenwärtig nicht über den Rahmen der von den h. eidgenössischen Räten bewilligten Kredite hinaus gehen dürfen, also nicht über einen Subventionsbetrag von Fr. 798,400.

Wir haben dann die Regierung ersucht, mit tunlichster Beförderung ein Nachsubventionsgesuch einzureichen, in welchem in einem sorgfältigen Kostenvoranschlage alle diejenigen Kosten aufgenommen würden, welche notwendig sind, um die gänzliche Vollendung der Samnaunstrasse durchzuführen.

Wie schon erwähnt, ist der Kleine Rat dieser Einladung mit Schreiben vom 3. März 1911 nachgekommen.

Zur Fortsetzung und Vollendung der Strasse werden folgende Arbeiten als notwendig bezeichnet:

1. Für Nacharbeiten auf der Strecke Martinsbruck-Weinberg (Konsolidierung von 2 Rutschen, Verbauungsmauern und Anbringen von Flechtzäunen, Aufbesserung) . . .	Fr. 50,000
2. Für Nacharbeiten auf der Strecke Weinberg-Oberschalkel (3 gewölbte Schneegalerien 55 m lang, sowie ein Wegmacherhaus im Weinberg und Aufbesserung)	„ 125,000
3. Vollendungsarbeiten Oberschalkel-Pfandshof (Stütz- und Wandmauern, Tunnels und Galerien, Bekiesung und Schutzwehren und Aufbesserung) .	„ 335,000
4. Neuanlage Pfandshof-Spissermühle (Vorarbeiten, Erd- und Felsabtrag, Stütz- und Wandmauern, inklusive Fundamente, Galerien) . . .	„ 165,000
5. Neuanlage Weinberg-Landesgrenze (Vorarbeiten, Erd- und Felsabtrag, Stütz- und Wandmauern, inklusive Fundamente, Galerien) . . .	„ 170,000
Total	<u>Fr. 845,000</u>

Nach Prüfung der technischen Vorlage seitens unseres Oberbauinspektorats sind wir im Falle, folgendes hierüber zu berichten:

Ad 1. Hier könnte man durch Weglassen der Mauern bei den Versicherungsarbeiten und Ersetzen derselben durch Anpflanzungen und Verflechtungen einige Erparnisse machen, welche sich im ganzen auf zirka Fr. 9000 belaufen dürften.

Ad 2. Das Wegmacherhaus mit Fr. 20,000 war im Kostenvoranschlag, welcher der ersten Subvention zugrunde lag, nicht vorgesehen; dessen Nützlichkeit wird jedoch nicht bestritten. Eine Ersparnis könnte eintreten, wenn man statt zweier Galerien, für welche eine Länge von 10 m und 25 m vorgesehen wird, hölzerne

Schutzdächer gegen den Steinschlag erstellt, wie solche im Kanton Graubünden an verschiedenen Orten ausgeführt wurden. Ebenso könnten einige Verbauungsmauern weggelassen werden. Die Kostensumme könnte damit um zirka Fr. 47,000 vermindert werden.

Ad 3 und 4. Die vorgesehenen Arbeiten sind alle notwendig; immerhin ist während der Bauzeit zu untersuchen, ob alle Galerien gebaut werden müssen, oder ob man nicht vielleicht die eine oder die andere entbehren kann.

Ad 5. Nichts zu bemerken.

Das eidgenössische Oberbauinspektorat ist, wie der Kleine Rat des Kantons Graubünden, der Ansicht, dass der Kostenvorschlag nicht weiter reduziert werden sollte; es kann dies um so eher geschehen, als ja die Subvention von den effektiven Kosten der Arbeiten bezahlt wird und nicht von der Voranschlagssumme. Dieser Anschauungsweise beistimmend, haben wir die angegebene Summe von Fr. 845,000 belassen; da aber von der ersten Subvention noch zirka Fr. 45,000 übrig sind, so ist eine Nachsubvention nur für die Summe von Fr. 800,000 zu bewilligen.

Der Kleine Rat bemerkt hierzu noch:

„Die Bundesbehörden sind uns durch den Beschluss vom 20. Dezember 1905 in hochherziger Weise entgegengekommen; wir hoffen zuversichtlich, dass sie uns auch jetzt nicht im Stiche lassen werden, um so weniger als die Macht der Verhältnisse es ist, welche in so unerwarteter Weise mitspielt. Der Kanton Graubünden wäre zurzeit nicht imstande, ohne ausgiebige Beihilfe des Bundes diese Strasse so auszubauen und zu vollenden, wie es die Notwendigkeit für einen späteren möglichst ungestörten Verkehr während des ganzen Jahres erheischt.“

Mit Annahme der Bundessubvention für den Bau der Samnaunstrasse hat der Kanton Graubünden allerdings die Verpflichtung übernommen die Strasse vollständig fertig zu erstellen, es darf jedoch hervorgehoben werden, dass eine Reihe von Schwierigkeiten unvorhergesehener Art es sind, welche eine so bedeutende Überschreitung des ursprünglichen Voranschlages verursacht haben. Es erscheint daher billig, dass der Bund hier auch wieder unterstützend vorgehe und es ermöglichen helfe, den Strassenbau solid und kunstgerecht zu vollenden, wie derselbe bereits zu einem bedeutenden Teile erstellt worden ist.

Hierzu kommt noch, dass schon beim ersten Beschluss der vaterländische Gedanke in den Vordergrund gestellt wurde, in dem Sinne, dass es eine Ehrenpflicht des Kantons Graubünden, aber auch der ganzen Schweiz sei, dieses bis jetzt abgelegene Tal mit dem Unterengadin durch eine fahrbare Strasse zu verbinden und seinen Bewohnern den Zusammenhang mit ihrem Vaterlande zu sichern.

Endlich ist noch zu bemerken, dass gemäss einer Mitteilung der schweizerischen Gesandtschaft in Wien, Österreich nun das Projekt für die Weiterführung der Strasse Weinberg-Cajetanbrücke auf seinem Gebiete in seinem ganzen Umfange genehmigt hat, so dass der Bau dieses Strassenstückes in Angriff genommen werden kann, sobald die erforderlichen Geldmittel auf verfassungsmässigem Wege bewilligt sein werden.

Es ist dies gewiss auch ein weiterer Grund, die Vollendung des Baues der Strasse zu unterstützen, indem die neue Strasse Martinsbruck — Weinberg-Cajetanbrücke eine bequeme, vielbegangene und befahrene Verbindung des Unterengadins mit der Arlbergbahn bei Landeck werden wird.

Als Bauzeit nehmen wir 3 Jahre an, für die Ausrichtung der Subvention 4 Jahre, so dass das jährliche Maximum Fr. 160,000 ausmachen würde.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses unterbreiten, empfehlen wir Ihnen das Gesuch des Kleinen Rates des Kantons Graubünden zur Genehmigung und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. Mai 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Graubünden für die Vollendung des Baues einer Strasse von Martinsbruck in das Samnauntal, sowie einer Verbindung zur alten, österreichischen Reichsstrasse am Inn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

eines Schreibens der Regierung des Kantons Graubünden vom 3. März 1911;

einer Botschaft des Bundesrates vom 30. Mai 1911,

beschliesst:

Art. 1. Dem Kanton Graubünden wird für die Vollendung des Baues einer Strasse von Martinsbruck in das Samnauntal, sowie einer Verbindung zur alten, österreichischen Reichsstrasse am Inn eine Nachsubvention zugesichert von 80 % der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 640,000, als 80 % der Voranschlagssumme von Fr. 800,000.

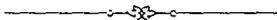
Die Ausbezahlung dieses Betrages erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1912, in Annuitäten von höchstens 160,000 Franken.

Art. 2. Der Kanton Graubünden verpflichtet sich, die Bauausführung so zu befördern, dass die Strasse spätestens am 15. Juni 1914 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann.

Art. 3. Allfällige Kostenüberschreitungen fallen dem Kanton Graubünden allein zur Last.

Art. 4. Im übrigen bleiben sämtliche Artikel des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1905 in Kraft, insofern dieselben durch gegenwärtigen Beschluss nicht eine Abänderung erleiden.

Art. 6. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Graubünden für die Vollendung des Baues einer Strasse von Martinsbruck in das Samnauntal, sowie einer Verbindung zur alten, österreichischen ...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	172
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1911
Date	
Data	
Seite	430-442
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 216

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.