

B o t t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
einen Bundesbeitrag an die Bulle-Voltigen-Straße und
an die La Croix-Straße.

(Vom 30. Oktober 1871.)

Tit. I

Durch Beschluß des Ständerathes vom 12. Juli und des Nationalrathes vom 14. Dezember 1869 sind uns zur Berichterstattung zwei Petitionen überwiesen worden, von denen die eine, ausgehend von einem Ausschusse der Gemeinden des Greyerzer- und Simmenthales, zum Bau einer Bergstraße von Voltigen im Kanton Bern nach Jaun, beziehungsweise Bulle im Kanton Freiburg, — die andere, unterzeichnet von einem Initiativomite und unterstützt von besondern Petitionen aus zwölf Gemeinden der Kantone Waadt und Wallis, zum Bau einer Bergstraße über den Col de la Croix behufs Verbindung des Thales von Ormont-dessus mit dem Thale der Grionne sich um Unterstützung des Bundes bewirbt.

Wir beehren uns, in Nachstehendem dem erhaltenen Auftrage Folge zu leisten, wobei wir zunächst über Lage, technische Verhältnisse und muthmaßliche Kosten der beiden Straßen das Nähere anzubringen, sodann über die von den Petenten für ihr Begehren um einen Bundesbeitrag angebrachten Gründe zu referiren und schließlich das Ergebniß unserer Prüfung Ihnen vorzulegen haben werden.

1.

A. Bulle-Voltigen-Straße.

Diese Straße liegt auf den Territorien der Kantone Bern und Freiburg, zu zwei Dritttheilen ihrer Länge auf denjenigen des letztern Kantons.

Von Bulle führt sie, mit Benutzung einer neu angelegten Straßenstrecke durch den Bouleypreswald und über die Saane nach dem höher gelegenen Broc, überschreitet das tiefe Bett des Jaunbaches, zieht sich an den Schlossruinen von Monsalvens und den Dörfern Châtel, Grésuz und Cerniat vorbei, und geht dann über die wilde Schlucht des Javrozbaches nach Gelmiz (Charney), von da auf flacher Thalsohle des Jaunbaches nach Jaun (Bellegarde) und weiterhin bis Kappelboden oder Weibelsried, bis dahin dem bisherigen Fahrwege folgend. Hier beginnt der völlige Neubau der Bergstraße, welche sich, südöstliche Richtung einhaltend, einer waldigen, sehr steilen, Felsspengungen erfordernden Berghalde entlang bis zur Freiburg-Bern-Grenze zieht, von da über den vorzüglich gelegenen und gestalteten Schwarzenberg an einer für ihre Anlage sehr vortheilhaften, jede wünschbare Entwicklung gestattenden, sonnigen, geschützten und überhaupt vollkommen gut gelegenen Bergnase hinab über Weiden und die Ländereien der Bäueri Eschi nach Reidenbach führt, wo sie in die Simmenthalerstraße einmündet.

Der höchste Punkt der Straße liegt 5076' über Meer, Jaun 3420', Reidenbach 2818'.

Ihre Länge beträgt auf Bernergebiet 34,735'
auf Freiburgergebiet 75,522'

im Ganzen somit $110,257' = 6\frac{7}{8}$ Stunden.

Bezüglich der Gefällsverhältnisse stellt sich die Straße folgendermaßen: auf Strecken von im Ganzen 53,900' bleibt das Gefälle unter 5,50/o; auf den übrigen Strecken steigt es bis auf 9,60/o und 9,90/o.

Die Kronenbreite der Straße beträgt im Auftrag 16'
im Abtrag 15'

An wichtigen Kunstbauten weist das Projekt auf: 2 Tunnel von zusammen 100' Länge; 4 eiserne Brücken von 160', 55', 15' und 8' Spannweite; 11 steinerne Brücken, von denen eine mit 40', zehn mit 3—7' Oeffnung; 5 hölzerne Brücken mit 10—25' Oeffnung.

Das Terrain ist günstig.

Die Kosten sind berechnet auf Fr. 834,000, wovon
 Entschädigungen: Fr. 107,000 (Freiburg 70,000, Vern 37,000),
 Baukosten, inclusive
 Unvorhergesehenes Fr. 727,000 (Freiburg 580,000, Vern 147,000).
 Der Lauffchuh kommt also durchschnittlich auf Fr. 7. 56.

B. La Croix-Straße.

Tracébeschreibung.

Das Tracé dieser Straße beginnt bei dem Dörfchen Plan-des Isles, dem Punkte, wo die Straße über den Pillon, welche vom Kanton Vern bis zur waadtländischen Grenze erstellt und von Waadt zur Ausführung dekretirt ist, an die über Sepey nach Aigle führende Straße sich anschließt.

Von diesem, in einer Höhe von 1159 Meter über dem Meere gelegenen Punkte zieht sich das Tracé nach Ueberschreitung der kleinen Ebene der Grande-Eau (circa 1 Kil. Länge) in successiven Entwürfungen den nach dem Col de la Croix führenden Abhängen entlang hinauf bis zum Thälchen des Wildbaches Culand, dessen Ufer auf eine Länge von circa 500 Meter einen Absatz bilden oder wenigstens ein sanftes Gefälle darbieten.

Nach Uebersezung des Wildbaches steigt das Tracé neuerdings und erreicht in verschiedenen Windungen den Col de la Croix-d'Arpille in einer Höhe von 1739 Metern. Die Länge der Streife Plan-des-Isles bis zum Gipfel des Col beträgt circa 7 Kil. 500 Meter.

Von der Grande-Eau bis zum Col erhebt sich das Tracé mittelst Steigungen, welche im Maximum $\frac{1}{10}$ (100 p. m.) betragen, um circa 600 Meter.

Vom Col weg lenkt das Tracé in das Thal der Grionne, in welchem sich leichte Entwürfungen finden, welche gestatten, das Gefäll auf 90 p. m. zu beschränken.

In der Staatswaldung von Coulin, noch bevor das Tracé die Thalsohle erreicht hat, theilt sich die Straße rechts in der Richtung nach Olon, links in der Richtung nach Bex.

Die Richtung auf dem Abhang des rechten Ufers führt in sehr günstiger Lage nach Arveye und von da über Villard und Chésièro, wo sie sich mit der zwischen diesem Dorfe und Olon in jüngster Zeit erstellten Straße vereinigt.

Die linksseitige Richtung überschreitet die Grionne auf der linken Seite des von diesem Wildbache durchflossenen Thales, verläßt dieselbe oberhalb Bryon, welches Dorf sie in einer Höhe von 1160 Metern er-

reicht. Die totale Entfernung von Plan-des-Isles bis Gryon beträgt 18 Kilometer.

Technische Verhältnisse.

Wie sich aus dem Vorhergehenden ergibt, beschränken sich die Gefälle auf beiden Sektionen im Maximum auf 10 bis $10\frac{1}{2}\%$. Da auf der neu erstellten Straße zwischen Veg und Gryon ein Maximalgefälle von 11% angenommen worden ist, so scheint es nicht nothwendig, für diese neue Straße vermittelst längerer Entwicklung des Trarés ein geringeres Gefälle zu suchen.

Was die Straßenbreite anbetrifft, so wird dieselbe gleich wie für die in neuerer Zeit erstellten Bergstraßen im Thale von Ormont über den Col des Mosses und von Ollon nach Chésièrè, zu $4^m 20$ (14'), Schalen und Böschung nicht inbegriffen, vorgeschlagen.

Es ist dies die gleiche Breite, welche durch Bundesbeschluß vom 8. Februar 1862 für die sogenannten Alpen- oder Militärstraßen festgesetzt worden ist.

Kostenvoranschlag.

Die Kosten dieser Straße mit der rechtseitigen Abzweigung vom Walbe bei Coufin nach Chésièrè werden veranschlagt wie folgt:

a. von Plan-des-Isles bis Coufin	9 Kil. 200	à Fr. 12,000	Fr. 110,000
b. " Coufin	" Chésièrè 7	" — " "	10,000 " 70,000
c. " Coufin	" Gryon 8	" 800 " "	12,000 " 106,000
zusammen			Fr. 286,000

2.

Wenn wir nun nach den Momenten fragen, welche nach der Ansicht der gesuchstellenden Gegenden für eine Betheiligung der Eidgenossenschaft an der Ausführung der beiden beschriebenen Bergstraßen sprechen, so entnehmen wir den bezüglichen Eingaben im Wesentlichen Folgendes:

A. Bulle-Voltigen-Straße.

Der Ausschuß der Gemeinden des Greizer- und des Simmenthales hebt zunächst hervor, daß die genannten Gegenden bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge beinahe ohne alle Verbindung sich befinden. Um von Voltigen über Saanen nach Bulle zu gelangen, müsse man eine Entfernung von 14 Stunden zurücklegen, während dieselbe auf der direkten Straße, deren Erstellung beabsichtigt sei, nur etwa 7 Stunden betragen werde. Dies sei ein Unterschied von 7 Stunden,

b. h. eine starke Tagreise zu Fuß hin und her, eine Ersparniß, welche das Simmenthal und das Oberland um so mehr zu schätzen wisse, als die Eisenbahn des Grejherzgerthales sie ganz nahe an den Kanton Waadt rücke und damit eine wesentliche Vermehrung und Belebung der gegenseitigen Beziehungen eröffne, welche für die Einen und für die Andern von großem Vortheile sei.

Von besonderm Werthe müsse eine Erleichterung des Verkehrs in dieser Region erscheinen, wenn man sich erinnere, daß dieselbe die beiden Hauptcentren des schweizerischen Viehhandels diesseits der Alpen in sich schließe, Erlenbach und Bulle, welche, obschon benachbart, gegenwärtig nur auf weiten Umwegen für einander erreichbar seien.

Bei der großen wirthschaftlichen Bedeutung, welche der Fremdenverkehr für die Schweiz habe, müsse auf diesen Gesichtspunkt für die in Frage stehende Straße das Gewicht fallen. Jede Eröffnung und Zugänglichmachung neuer, schöner Gegenden des Landes sei ein neues Anziehungsmittel, dessen Wirkungen dem Ganzen zu gut kommen und den Wohlstand des Landes zu mehrern geeignet sei. Diesem werde auch die fragliche Straße um so mehr dienen können, als sich in den Gegenden, die sie durchziehe, dem Erholung Suchenden prachtvolle Lagen darböten. Verdiente die projektirte Straße schon mit Rücksicht auf diese ökonomischen Vortheile, welche sie nicht unansehnlichen Gebieten des Landes gewähren, eine Mittheilung der Eidgenossenschaft, so erscheine diese noch weit gerechtfertigter, wenn die Bedeutung ins Auge gefaßt werde, welche der fraglichen Verbindung vom Gesichtspunkte der Landesverteidigung zukommen.

In dieser Beziehung hebt die eingelegte Denkschrift hervor, wie die Lage von Boll, am Ausgang und der Kreuzung des wichtigen Saanenthales, des Thales der Lidge und des Jaunthales, in einem zur Aufnahme einer größern Truppenzahl geeigneten, ziemlich bevölkerten, mit Lebensmitteln wohl versehenen Beken, an welches das, als Vertheidigungsstellung stärkste und wichtigste Flußbett der Schweiz, das der untern Saane, sich anschließe, am Knotenpunkt einer Reihe von Verbindungen nach den verschiedensten Seiten, diesen Platz zu einem für Kriegsoperationen im Westen der Schweiz sehr bedeutsamen Punkt qualifizire, welcher durch die projektirte Straße in direkte kürzeste Verbindung mit dem Waffenplatz Thun gebracht werde, das hinwiederum durch die Straßen längs dem Thuner- und Brienzensee und die Brünigstraße im gesicherten Zusammenhange mit Luzern stehe. Schon diese Erstellung des kürzesten Weges zwischen den zwei bedeutenden Schlüsseln des Landes, wodurch ein Viertel der Marschzeit oder nach Tagemärschen gerechnet, von mehr als drei Tagemärschen einer erspart würde, wäre von großem Werthe, auch wenn im Uebrigen die Boden- und Verbindungsverhältnisse dieses kürzesten Weges nicht noch besondere Vor-

theile vor den beiden Straßen zwischen Boll und Thun, über Saanen und über Suggisberg bieten würden. Solche Vortheile seien aber unzweifelhaft vorhanden, was die Denkschrift unter Berufung auf die Ergebnisse früherer Untersuchungen und auf die Urtheile anerkannter Sachverständiger in näher eingehenden Erörterungen nachzuweisen sich bemüht, Erörterungen, bezüglich welcher wir auf die gedruckte Denkschrift selbst zu verweisen uns erlauben.

Der fragliche Straßenbau aber erfordere zu große Mittel, als daß er ohne Betheiligung des Bundes ausgeführt werden könnte. Die Bevölkerung, sagt die Petition, sei zu jedem Opfer bereit und entschlossen, welches mit den bereits auf ihr lastenden verträglich sei. Alles indessen habe seine Grenzen; und welches auch die Vortheile sein mögen, welche das Unternehmen darbiete, so würden sie gezwungen sein, darauf zu verzichten, wenn der Bund ihr nicht zu Hilfe komme. Was die betheiligten Kantone betreffe, so habe der eine derselben, Freiburg, für Eisenbahnbauten bereits enorme Summen ausgegeben und für die Erstellung der direktesten und schnellsten Verbindung zwischen den Städten Bern, Lausanne und Genf durch sein Gebiet seine Kräfte erschöpft. Dieses kolossale Unternehmen, das der ganzen Eidgenossenschaft zum Vortheil gereiche, habe er einzig und allein mit seinen eigenen Hilfsmitteln zu Stande gebracht, indem er sich Lasten auferlegte, deren Schranken zu überschreiten ihm unmöglich wäre. Auch der Kanton Bern sei, angesichts seiner gegenwärtigen Ausgaben jeder Art, und der Ausichten der nächsten Zukunft nicht in der Lage, für das Unternehmen in so bedeutendem Maße einzustehen, wie es nothwendig wäre, wenn dasselbe ohne die Hilfe des Bundes ausgeführt werden sollte.

Die Regierungen der beiden Kantone haben sich übrigens in direkten Eingaben an die Bundesbehörde gewendet, um das von dem Ausschuss der Gemeinden des Simmental- und des Grejzerzerthales gestellte Begehren um einen Bundesbeitrag zu befürworten. „Wir bestätigen,“ sagt die Zuschrift der Regierung von Bern vom 17. Juni 1869, „die in der Petition an die hohe Bundesversammlung enthaltene Darstellung um Motivirung des Subventionsgesuches und erwähnen noch, daß die betheiligten Gemeinden bei der Ausführung auch noch die Mithilfe der betheiligten Kantone in Anspruch zu nehmen im Falle sein werden, was auch nach ihrem Gesuche in Aussicht genommen ist. Wir sind geneigt, seinerzeit beim Großen Rathe die Bewilligung eines angemessenen Staatsbeitrages an die hierseitigen Kosten zu empfehlen, wobei wir erläuterungsweise bemerken, daß für alle neuen Straßenbauten, welche nach dem bereits bestehenden Hauptnetze noch in unserm Kanton zu erstellen sind, das Prinzip angenommen ist, die Initiative, so wie die Ausführung selbst, den betheiligten Gemeinden oder Gegenden zu überlassen, wobei ihnen aber der Staat durch Beiträge, technische Leitung etc.

zu Hilfe kommt. Die Unternehmung ist für die beteiligten Gemeinden bei weitem zu groß, und ohne die Hilfe der Eidgenossenschaft und der beiden beteiligten Kantone unausführbar. Aber auch die letztern sind von ihren Hauptverkehrsanstalten schon sehr stark in Anspruch genommen, so daß wir eine um so wirksamere Hilfe für den Bau der in ausgedehntem Sinne im Interesse des allgemeinen Wohles liegenden Valtigen-Jaun-Bulle-Straße von der hohen Bundesversammlung erwarten dürfen."

Die Regierung von Freiburg spricht sich in ihrem Schreiben vom 10. Mai 1869 dahin aus, „es handle sich um eine sehr große und sehr nützliche Unternehmung, aber auch um eine enorme Ausgabe für den Kanton, welcher die Last derjenigen, welche er schon ausgeführt habe, fühle und noch sehr lange fühlen werde. Um deren wohlthätige Wirkungen zu vervollständigen, habe er sich entschlossen, zur Ermöglichung des vorliegenden Werkes neue Opfer auf sich zu nehmen, wenn die Eidgenossenschaft, wie er hoffe, in Anbetracht des allgemeinen Nutzens desselben, auch ihrerseits sich entschieße, in kräftiger Weise dazu mitzuwirken."

B. La Croix-Straße.

Das Gesuch des Initiativkomites, datirt Bex, den 11. Dezember 1869, welches im Namen von zwölf Gemeinden der Kantone Waadt und Wallis handelt und von 16 Petitionen mit 972 Unterschriften unterstützt wird, hält die Erstellung dieser Straße nach zwei Richtungen hin für sehr wichtig.

Als strategische Straße. In dieser Beziehung sei zu beachten, daß die fragliche Straße die kürzeste Verbindung sei zwischen dem Kanton Bern und den Festungswerken von St. Moritz. Ueberdies werde, sobald die La Croix-Straße ausgeführt sein werde, durch die beteiligten Gemeinden eine weitere Straße erstellt, welche, von leichter Ausführung und sehr günstigen Gefällsverhältnissen, vom Dorfe Bryon auf den Col de Chevillon führe. Von da lasse sich ohne Schwierigkeit der Chemin-Neuf erreichen, welcher auf Ardon, Conthey, Sion ausmündet. So würde durch Ausführung der La Croix-Straße eine dreifache Verbindung des Kantons Wallis mit dem Innern der Schweiz hergestellt, nämlich durch die Furkastraße nach Brieg und durch die La Croix-Straße nach Sitten und St. Moritz.

Als Poststraße. Nach dieser Richtung wird hervorgehoben, daß der Personenverkehr, welcher auf der Furkastraße von ihrer Deffnung an eingetreten sei, alle Erwartung übertroffen habe. Dasselbe sei der Fall gewesen bei andern Straßen, wie bei der Aegensstraße, der Oberalpstraße u. s. w. Diese Straßen, welche die Eidgenossenschaft als strategische Straßen subventionirt habe, seien ihr nicht minder vor-

theilhaft geworden in postalischer Beziehung und hätten durch Herbeiziehung von Reisenden und Touristen wesentlich dazu beigetragen, die allgemeine Wohlfahrt der Schweiz zu heben.

Nehme die La Croix-Straße unter den zur Vervollständigung des strategischen Straßennetzes noch zu erbauenden Verbindungen nach Altersrang die erste Stelle ein, indem die Aufnahme der Pläne vor 8 Jahren eidgenössischerseits veranlaßt worden, so spreche auch das für sie, daß sie drei Kantone mit einander verbinde: Bern, Waadt und Wallis. Auch sei ihre Erstellung im Verhältniß zu den Vortheilen aller Art, welche sie darbiete, die am wenigsten kostspielige. Während die Eidgenossenschaft einzig für die Erstellung der Furkastraße Fr. 800,000, der Argenstrasse Fr. 600,000, der Engadinerstraße Fr. 193,000, der Berninastraße Fr. 94,000, der Albulastrasse Fr. 100,000, der Flüelastraße Fr. 155,000, der Schynstraße Fr. 107,000, der Landwasser- und Münsterthalstraße zusammen Fr. 270,000 zu tragen gehabt habe oder noch haben werde, und während die Bulle-Volltigenstraße auf Fr. 880,000 veranschlagt sei, werde die La Croix-Straße, die beiden Ergänzungen auf Gryon und Chésière eingerechnet, im Ganzen auf nicht höher als Fr. 285,000 zu stehen kommen. Werfe man übrigens einen Blick auf die Reihe der Straßen, welche die Eidgenossenschaft mit einem Aufwande von nahezu drei Millionen Franken unterstützt habe, so könne man nicht übersehen, daß von allen diesen Straßen keine dem besondern Interesse der westlichen Schweiz, speziell dem Kanton Waadt diene, und es dürfe also den oben angeführten Gründen wohl noch derjenige hinzugefügt werden, daß es nicht unbillig erscheine, den Kanton Waadt, welcher bis jetzt alle seine Unternehmungen dieser Art aus eigenen Mitteln bestritten, in der Erstellung einer Straße zu unterstützen, deren Nutzen nicht minder augenscheinlich sei als derjenigen, welche im Rheingebiet und im Engadin unter kräftiger Mitwirkung des Bundes ausgeführt worden seien. Bedürfe es nicht eben große Mittel, um die so wesentliche Verbindung herzustellen, so komme dies daher, daß der Pillonpaß von den Kantonen Bern und Waadt bereits nur aus eigenen Mitteln gebaut sei oder gebaut werde und es sich nur noch um ein verhältnißmäßig kurzes Zwischenstück handle, um eine zusammenhängende Verbindung zwischen Thun und der Simplonstrasse herzustellen.

3.

In die Begutachtung der vorliegenden Projekte und Subventionsgesuche eingehend, können wir uns von vornherein nicht verhehlen, daß dieselben in einem Momente an uns herantreten, welcher einem Eintreten auf derartige Begehren nichts weniger als günstig ist. Der Krieg von 1870/71 hat die Schweiz behufs Wahrung ihrer Neutralität

in große Kosten gestürzt, und die Sorge für die Landesvertheidigung verursachte weiterhin große Ausgaben.

Von selbst drängt sich die Frage auf, ob es unter solchen Umständen zu rechtfertigen sei, den Art. 21 der Bundesverfassung, welcher dem Bunde das Recht gibt, Werke von allgemeinem Nutzen zu unterstützen, nach wie vor zur Anwendung zu bringen und zu den bereits bestehenden Verpflichtungen neue zu übernehmen.

Eine absolute Verneinung dieser Frage ist nicht möglich, und wenn auch ausgesprochen, in praxi nicht durchzuführen. Wo wirklich bedeutende, allgemeine Interessen auf dem Spiele stehen und Gefahr im Verzuge ist, da ist ein Eintreten auch ferner geboten, und zwar um so mehr, je näher diese Interessen mit den Hauptzwecken des Bundes im Zusammenhange stehen.

Dieses scheint uns im vorliegenden Falle zuzutreffen, indem wir es mit Werken zu thun haben, welche im nächsten Zusammenhange mit den besondern Zwecken des Bundes, der Sorge für Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit des Landes stehen und von diesem Gesichtspunkte aus dessen ernsteste Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen dürfen. Das Gutachten unseres Militärdepartements spricht sich über die Bedeutung dieser Straßen für die Landesvertheidigung in nachfolgender Weise aus:

„Die beiden Straßen Bulle-Volligen und Osteig-La Croix-Veg sind nur mit einander zu behandeln, weil ihre Wirksamkeit bei der nämlichen militärischen Aufgabe, bei der Vertheidigung der Westfronte vom Neuenburgersee bis ins Wallis, gleichzeitig in Anspruch genommen wird.

„Die Westfronte hat vier durch große geographische Verhältnisse gebildete Eingänge: 1) zwischen Rhein und Bielersee, 2) zwischen Bielersee und Neuenburgersee, 3) zwischen Neuenburgersee und Genfersee, 4) südlich des Genfersees.

„Die Vertheidigung der gesammten Westgrenze kann unmöglich gleichzeitig mit Erfolg stattfinden, weil die Theilung unserer Armee dabei zu groß wäre. Hingegen können die beiden Aufgaben: 1) Vertheidigung des nordwestlichen und des mittlern Eingangs (rechter Flügel) und 2) die Vertheidigung des südwestlichen und des translemanischen Eingangs (linker Flügel) mit Aussicht auf Erfolg nacheinander gelöst werden, in dem Sinne nämlich, daß im ersten Akt entweder die vereinigte Armee auf dem rechten Flügel offensiv vorgeht, und ein kleineres Korps auf dem linken Flügel sich defensiv, bloß aufhaltend verhält, oder aber daß die Offensive auf dem linken Flügel mit der vereinigten Armee stattfindet, worauf als zweiter Akt die Offensive im andern Flügel des Kriegstheaters aufzutreten hat.

„Das defensive Korps findet im Waadtland keine stärkeren natürlichen Linien; seine Rückzugslinien geht der großen Ebene nach und parallel mit der Broye und der Saane gegen Bern. Dieses Korps ist daher nicht im Falle, seine defensive Aufgabe lösen zu können, die allerwenigstens darin besteht, zu verhindern, daß das feindliche Südkorps nicht nach Bern gelange, bis unsere Armee ihre Aufgabe im nordwestlichen Theil der Westfronte mit Erfolg gelöst hat.

„Geht die vereinigte Armee im Waadtlande offensive vor und überläßt die Vertheidigung des nordwestlichen Eingangs einem kleinern Korps, so liegt eine große Gefahr darin, daß das feindliche Nordkorps an die Aare und bis Bern vordringen kann, bevor unsere Armee im Waadtland ihre Aufgabe gelöst hat, womit dann Ost- und Westschweiz getrennt sind und die Armee isolirt ist. Die Folge dieses Umstandes wird sein, daß man eine Offensive im Waadtland kaum wagen wird.

„In diesen Verhältnissen liegt die Schwierigkeit der Kriegsführung auf der Westfront, und es erzeugt sich daraus die verbreitete Ansicht, daß Genf und Waadtland von der eidgenössischen Armee nicht vertheidigt werden können.

„Vom militärischen Standpunkte aus muß jede Maßregel begrüßt werden, welche die schwierigen Verhältnisse der Vertheidigung der Westfronte verbessert, und die fraglichen Straßenstrecken Bulle-Voltigen und Olteig-La Croix-Veg sind ohne Zweifel solche Maßregeln.“ Nach dem Bau der Straße durch das Jaunthal besitzt die im Waadtland kriegsführende Armee, statt einer in der Verlängerung des rechten Flügels liegenden und in der Flanke bedrohten, eine gerade hinter der Mitte der Fronte stehende Verbindungslinie, die hinter dem Wall des Gebirges bis nach Thun reicht und sich über den Brünig bis nach Luzern fortsetzt. Es ist damit der im Waadtland kämpfenden Armee die strategische Sicherheit gegeben, die ihr mit der Verbindungslinie über Bern absolut fehlte. Der Kampf kann um so mehr an der Grenze schon begonnen werden, als man nicht mehr befürchtet, in Folge eines Durchbruchs bei Yverdon von der Verbindungs- und Rückzugslinie abgedrängt zu werden. Hinter der Mitte der Fronte liegen nacheinander die Linien der Broye und der Saane, welche als senkrecht auf der Operationslinie stehend die Anwendung künstlicher Verstärkungen und eine Verlängerung des Widerstandes gestatten. Der Bau der Bulle-Voltigenstraße wird die schwierigen Verhältnisse der Kriegsführung auf der Westfronte verbessern und die Unterstützung des Waadtlandes und Genfs durch das allein ausreichende Mittel einer mit der vereinigten Armee ausgeführten Offensive erleichtern.

„Die bei der frühern Verbindungslinie über Bern für die Kriegsführung im Waadtland gefährdete strategische Sicherheit wurde durch die Annexion von Savoyen noch mehr beeinträchtigt, indem nun nicht

blos einige französische Invasionslinien senkrecht auf unsere Verbindung fallen, sondern auch eine Aufstellung im Waadtland durch die in's Wallis führenden französischen Straßen im Rücken gefährdet ist. Das richtigste Mittel, um einer französischen Ingression in's Wallis zu begegnen, sind Alpenstraßen, die von Thun durch das Simmenthal und über die Pässe in's untere Rhonethal führen. Der Kanton Waadt hat durch die Erbauung der Straße über Les Mosses eine der wichtigsten strategischen Alpenstraßen erstellt, indem dadurch die Vertheidigung des untern Rhonethales und daher auch die Sicherheit der Kriegsführung im Waadtland ermöglicht wird. Diese Straße mündet jedoch ziemlich weit unten im Rhonethale aus. Bei der immerhin wichtig bleibenden Position von St. Maurice drängt sich Jedem der Mangel auf, daß die einzige Verbindung von der Aare an die Rhone 2 $\frac{1}{2}$ Stunden unterhalb St. Maurice in's Thal einmündet. Die in Vex unmittelbar vor der Position einlaufende Straße von La Croix über Gryon wird die militärische Wirksamkeit von St. Maurice wesentlich erhöhen. Die Ausgänge der beiden Zweige der La Croix-Straße können in günstiger Weise gesichert werden durch einen besetzten Posten auf dem Felsen- hülgel von St. Triphon und durch die Position von St. Maurice. Mittelfst eines dritten Postens bei Vigle ist auch die Einmündung der Les Mosses-Straße sicher zu stellen. Mit diesen Straßen und Posten besitzt man die Vorbereitung eines Vertheidigungssystems, das den Besitz des Rhonethales sichert, die französische Invasionslinie südlich des Genfer- sees im Schach hält und als hauptsächlichste Leistung der Kriegsführung im Waadtland die strategische Sicherheit verschafft und die Nachteile der Annexion von Savoyen in bestmöglicher Weise aufhebt.

„Die beiden zu erstellenden Straßenstrecken gestatten, die Kriegsführung in der Ebene des Waadtlandes und im Rhonethal in Bezug auf strategische Sicherheit auf die mit besetzten Posten versehenen Ausgänge des im Rücken liegenden Gebirges zu basiren. Sind wir die Schwächern, so können wir den hinhaltenden Gebirgskrieg führen, statt nur der großen Ebene nachjagen zu lassen, wo nirgends ein Halt ist. Die beiden Straßen, welche unsere im Waadtland und im Rhonethal stehenden Truppen mit den Hilfsquellen des Landes und mit den übrigen Armeetheilen verbinden, liegen gesichert im Gebirg, besitzen von Greyerz bis Chateau d'Vez eine Querverbindung und treffen im Simmenthal konzentrisch zusammen.

„Die militärischen Vortheile, welche aus den beiden Straßen erwachsen, beziehen sich nicht blos auf Vermehrung der Vertheidigungsfähigkeit eines vereinzeltten Landestheiles, sondern es wird damit gegen die immer fortschreitende Umfassung unserer Westgrenze durch Frankreich ein Mittel gegeben, das unsere mißliche Lage verbessert und das uns für den Gesamtwiderstand gegen Frankreich in bessere Bedingungen versetzt.

„Die beiden im Projekt liegenden Straßen gehören zu den wichtigsten strategischen Alpenstraßen, die vorgeschlagen werden konnten.“

Dieses Gutachten war abgegeben, bevor der deutsch-französische Krieg losbrach. Die gewaltige Niederwerfung und Demüthigung Frankreichs vermehrt die Sicherheit der Schweiz nicht, und es liegt namentlich auf der Hand, daß je unangreifbarer sich Deutschland durch Vorrückung seiner Grenzen an die Vogesen gemacht hat, desto exponirter unsere westliche und südwestliche Grenze wird. Erschienen schon vor dem Kriege die beiden Straßen für die Landesvertheidigung von hervorragender Wichtigkeit, so gibt die bewerkstelligte Veränderung in den strategischen Grenzverhältnissen zwischen Deutschland und Frankreich allem demjenigen, was über die Nothwendigkeit jener Verbindungen gesagt ist, erhöhte Bedeutung.

Wir sind leider in eine Periode eingetreten, welche die Sorge für kriegerische Aufrechthaltung unserer Selbstständigkeit und die darauf bezüglichen Fragen in die vorderste Linie rückt. Die Vervollständigung unserer Wehrfähigkeit wird nun aber nicht bloß in der Bildung kriegstüchtiger Mannschaft, in der Beschaffung guter und ausreichender Bewaffnung, in der Bereithaltung aller nöthigen Vorräthe u. s. w. zu bestehen haben, sondern wesentlich auch die Erstellung guter Verbindungslinien zur möglichsten Verstärkung und Nutzbarmachung der von der Natur für den Fall von Kriegsführung angewiesenen Positionen in sich schließen.

Von diesem Gesichtspunkte aus muß es dem Bunde sehr erwünscht sein, wenn derartige Verbindungen von Gemeinden und Kantonen an die Hand genommen werden, und er wird es kaum in seiner Stellung erachten, wenn er zur Ausföhrung solcher Verbindungen um Unterstützung angegangen wird, dieselbe einfach abzulehnen, wofern sich herausstellt, daß dieselben in eminentem Grade dem allgemeinen Interesse der Landesvertheidigung dienen.

Steht dann überdies die Sache so, wie in dem vorliegenden Fall, daß eine solche Straße wegen großer, das Maß der Leistungsfähigkeit der theilhaftigen Gegenden und Kantone übersteigender Kostspieligkeit ohne Beihilfe der Eidgenossenschaft absolut nicht zu Stande kommen könnte, so wird er die Erstellung des Werkes nicht dadurch unmöglich machen wollen, daß er die betreffenden Gegenden und Kantone auf sich selbst verweist.

Indeß haben die beiden Straßen, abgesehen von dieser militärischen Bedeutung, auch für den Verkehr des gewohnten bürgerlichen Lebens einen sehr erheblichen Werth. Schon der Umstand, daß es da wie dort die Gemeinden, die Bevölkerungen selbst sind, welche die Erstellung dieser Straßen anstreben, daß sie selbst von vornherein sich bereit er-

klären, ihrerseits namhafte Opfer für die Ausführung derselben zu bringen, darf als Beweis genommen werden, daß es sich um reelle Interessen und Bedürfnisse handelt, welche ihre Befriedigung suchen. Auch bedarf es nur eines Blickes auf die Lage der betreffenden Gegenden und deren jetzige Verbindungen, um den Werth zu würdigen, den sie auf die Erstellung der neuen Straßen setzen und die Anstrengungen zu begreifen, welche sie hiefür machen.

Dies gilt in erster Linie von Bulle. Die Stadt hat schon die größten Opfer gebracht, um sich mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz in unmittelbare Verbindung zu bringen. Die Erstellung einer Eisenbahn von Romont nach Bulle war für den Handel dieser Stadt eine Lebensfrage. Ohne sie war er verloren, und der große Verkehr, welcher bis dahin eine der hauptsächlichsten Erwerbsquellen des Hauptortes des Greyerzerthales gebildet, mußte sich anschießen, diesen Platz zu verlassen und an die Eisenbahn überzusiedeln. Es handelte sich dabei namentlich um den Holz- und Käsehandel, sowie um die sehr bedeutenden Märkte, welche zur Zeit des Viehverkaufes von Alters her in Bulle abgehalten wurden. Die Stadt hat sich mit großen Anstrengungen diesen Verkehr gerettet dadurch, daß sie selbst Endpunkt dieser Eisenbahn geworden ist. Aber um so mehr wird nun die Mangelhaftigkeit der Verbindungen fühlbar zunächst mit dem benachbarten bernischen Simmenthal, welches nur auf einem Umweg von 7 Stunden zu erreichen ist. Erinnert man sich überdies, daß zur Zeit, als die große Straße von Vivis nach Bern über Freiburg eine der wichtigsten und bedeutendsten Verbindungen zwischen dem Genfersee und der Zentralschweiz war, Bulle als eine der Hauptstationen an diesem so lebhaften Verkehre stand und gleichzeitig der Durchgangspunkt war für alle Wägen und Reisenden von und nach dem waadtländischen Pays d'Enhaut, und einen Theil des obern Simmenthales, so begreift man leicht, daß die Stadt und der ganze Greyerzerbezirk, nachdem jener Verkehr in Folge der Erstellung der Eisenbahnen für sie verloren gegangen ist, darauf angewiesen sind und auch das Möglichste thun, neue Verbindungen sich zu schaffen, um ihren Erwerb und Handel zu beleben. Dazu gehört in erster Linie eine möglichst direkte Verbindung zwischen Bulle und Bolligen, beziehungsweise dem Simmenthal, mit welchem das Greyerzerthal sehr viele Beziehungen hätte, wenn die Verbindungen zwischen denselben leichter wären. Diese Straße würde auch das viehzüchtende Jaunthal, das gegenwärtig so zu sagen vollständig isolirt ist, dem Verkehre öffnen und demselben sowohl durch die Erleichterung der Ausfuhr seiner Produkte, als durch den Gewinnst, der ihm von Reisenden und Touristen zufließen würde, neue Quellen des Wohlstandes schaffen. Dabei ist nicht zu befürchten, daß diese Straße den Verkehr, welcher sich gegenwärtig auf den Straßen des Pays d'Enhaut und des Mosses bewegt, in fühlbarer Weise beeinträchtigen würde, indem diese zunächst lokalen Bedürfnissen dienen und wenig als Transit-

straßen zwischen Genf, Waadt und Freiburg einerseits und Thun und Bernerobherland andererseits in Betracht kommen. Im Gegentheil ist vorauszusetzen, daß dieselbe für alle umliegenden Gegenden von wohlthätiger Rückwirkung sein wird, indem sie die nach Bulle kommenden Touristen in die verschiedenen Thäler verstreut, namentlich wenn eine gute Organisation des Postdienstes während der Sommeraison die Rundreisen nach jeder Richtung hin erleichtern würde.

Nicht minder in die Augen springend ist der Gewinn, der sich für den Verkehr aus der Erstellung einer durchgehenden fahrbaren Straße zwischen Saanen und dem Rhonethale über den Pillonpaß und den Col de la Croix ergibt. So ausgedehnt die Linie ist, auf welcher sich die Kantone Wallis und Bern berühren, so bestehen ihre sämtlichen Verbindungen bis jetzt in unfahrbaren Saumwegen. Wir haben die Grimsel, die Gemmi, den Sanetsch, den Rawylpaß, alle nur für Fußgänger und Saumthiere gangbar. Die La Croix-Straße wäre die erste und einzige fahrbare Verbindung zwischen den beiden in ihren Produkten vielfach einander ergänzenden und auf einander angewiesenen Kantone. Und nicht nur das. Ein Gegenstück der Furkastraße, welche das langgezogene Wallisthal an dem östlichen, äußern Ende nach der innern Schweiz öffnet, würde die La Croix-Pillon-Straße dasselbe an dem westlichen, äußersten Ende leisten und kaum minderen Vortheil gewähren, als dieß der erstern nachgerühmt werden kann.

Nach Allem dem ist nicht zu läugnen, daß die beiden projektirten Verbindungen sehr reellen Bedürfnissen entsprechen und bezüglich der Vorthelle, welche sie dem Verkehr der betreffenden Gegenden im engern und weitern Sinne zu bringen geeignet sind, alle Beachtung verdienen.

Auch wollen wir nicht unterlassen, aufmerksam zu machen, daß diese Straßen unstreitig für die Touristen eine große Annehmlichkeit bilden werden. Sowohl die Straße von Bulle nach Volkigen, als und in noch höhern Maße diejenige über La Croix bieten eine große Zahl von höchst eigenthümlichen und schönen Aussichtspunkten der verschiedensten Art und stellen sich jedenfalls der Brünigstraße, deren Fortsetzung nach Westen sie bilden, vollständig ebenbürtig zur Seite.

Von dieser Auffassung geleitet und gestützt auf die gegebenen Nachweise über die militärische Wichtigkeit der beiden Straßen kommen wir zu dem Antrage, es wolle die Bundesversammlung in die beiden vorliegenden Gesuche eintreten und behufs Sicherung der Ausführung eine angemessene Subvention gewähren.

Was nun die Größe dieser Subvention anbetrifft, so wird es sich zuerst darum handeln, die Bausummen auszumitteln, welche der Berechnung als Basis dienen sollen. Wir haben demzufolge den eidgenössi-

schen Oberbauinspektor beauftragt, die vorgelegten Devise einer näheren Prüfung zu unterwerfen. Dieser spricht sich hierüber in folgender Weise aus:

„Laut vorliegenden Angaben berechnen sich die Kosten auf den verschiedenen Strecken sehr ungleich, nämlich:

Für La Croix:

- a. von Plan des Isles bis Cousin und
von Cousin bis Gryon . . . per Kilometer Fr. 12,000
- b. „ Cousin bis Chésièrè . . . „ „ „ 10,000

Für Bulle-Voltigen.

- a. Bernerabtheilung . . . per Kilometer Fr. 17,600
- b. Freiburgerabtheilung . . . „ „ „ 28,700

„Wegen der Verschiedenheit der Vorlagen war eine genaue Ermittlung der Ursachen dieser Kostendifferenzen nicht möglich.

„Es liegt nämlich für die La Croix-Straße bloß ein Vorprojekt mit einer Approximativberechnung vor, und für die Freiburgerseite der Bulle-Voltigen-Straße sind die zwar in ganzer Länge bestehenden Spezialprojekte und Berechnungen in verschiedenen Abtheilungen zu verschiedener Zeit und zum Theil unter andern Voraussetzungen als den schließlich festgesetzten angefertigt worden. Für die Bernerstrecke bestehen hingegen ganz vollständige Vorarbeiten.

„Die Terrainverhältnisse können auf den höher veranschlagten Abtheilungen der La Croix-Straße und auf der Bernerstrecke der Bulle-Voltigen-Straße ziemlich analog bezeichnet werden. Dieselben sind bei beiden nicht sehr schwierig. Fels kommt wenig vor, und große Bauobjekte fehlen ganz. Die Bernerstrecke fällt zu großem Theil in stark geneigtes Terrain und erfordert deshalb ziemlich viele Stütz- und Futtermauern. Dies ist streckenweise auf besagten Abtheilungen der La Croix-Straße auch der Fall. Bei ersterer beläuft sich der Bodenaufkauf auf eine verhältnißmäßig hohe Summe, bei letzterer mag dies etwas weniger der Fall sein, weil sie theilweise durch Wald führt. Es kann auch sein, daß vorgenannte Mauerwerke und die sonst noch vorkommenden kleinen Kunstbauten sich nach Verhältniß der Straßenlänge hier etwas niedriger berechnen. Hingegen läßt sich dies bei Abgang von Massen nicht näher nachweisen, und man bleibt daher im Ungewissen, in wie weit die Kostenverschiedenheit zwischen in Frage stehenden beiden Strecken auf naturgemäße Verschiedenheit der Arbeitsmengen, oder auf Verschiedenheit der Konstruktionsart der Normalien, oder aber bloß auf ungleiche Preise auf gleichartige Arbeiten falle.

„Zusolge der auf andern Bergstraßen gemachten Erfahrungen ist nicht zu bezweifeln, daß die Straße unter gewissen Voraussetzungen bezüglich der Normalien zu den für die La Croix-Straße angenommenen

Kosten bei den hier bestehenden Terrainverhältnissen zweckentsprechend ausgeführt werden könne. Andererseits kann nicht behauptet werden, daß gegenüber den dem Bernerprojekt zu Grunde gelegten Normalien die dortige Kostenberechnung zu hoch erscheine. Schon die angenommene Art des Trockenmauerwerks, sogenanntes Spitzsteinmauerwerk, begründet einen großen Kostenunterschied, indem die dafür ausgesetzten Einheitspreise mindestens das Doppelte derjenigen für die gewöhnlichen Trockenmauern betragen; und ähnlich verhält es sich mit der Konstruktionsart oder Ausstattung anderer Straßenbestandtheile. Indem man aber nicht sagen kann, daß eine solche vollkommenere oder vollständigere Anlage als diejenige, welche bei manchen andern Bergstraßen aus Sparsamkeitsgründen angewandt wurde, nutzlos sei, konnte in dem Maße, wie sie hier vorliegt, kein Grund zur Beanstandung gefunden werden, zumal diesfällige Festsetzungen für die von der Eidgenossenschaft zu unterstützenden Straßen oder sonstigen Werke nicht bestehen. Es möchte dazu der Anlaß auch um so weniger geboten sein, als die Kantone den größten Theil der Kosten selbst zu tragen haben. Uebrigens ist es selbstverständlich, daß die den Kostenaufschlag und damit das Maximum des Bundesbeitrages normirenden Voraussetzungen auch bei der Ausführung zur Geltung zu bringen sind. Der Kostenunterschied zwischen der Berner- und Freiburgerabtheilung der Straße von Bulle nach Bolligen beruht zum Theil auf in die Augen springenden Gründen, indem auf letzterer streckenweise die Terrainverhältnisse wesentlich schwieriger sind und z. B. bedeutend mehr Felsprengung mit sich bringen, überdies aber auf derselben größere Bauobjekte vorkommen, welche, wie schon bemerkt, auf der Bernerstrecke fehlen. Man muß daher diesem Umstand Rechnung tragen, wenn man mit Rücksicht auf die Berechnungsart eine Vergleichung vornehmen will.

„In der Absicht, dies zu thun, zeigte sich bei oben erwähter Expertise die Schwierigkeit, daß bei einer Abtheilung der Freiburgerstrecke Projekt und Voranschlag für eine andere Richtung angefertigt sind als diejenige, welche nun für die Ausführung bestimmt ist, und daß überdies noch an gleicher Stelle eine provisorische und eine definitive Richtung in's Auge gefaßt wird. Es ist dies bei Charmey. Die jezige Straße fällt von dem herwärtigen Grösus zu der großen, fast neuen hölzernen Brücke über den Javrozbach, steigt dann nach Charmey hinauf, und erreicht von dort wieder fallend bei Tzintre die Thalshole der Jogne. Das Projekt verfolgt die Richtung von der Javrozbrücke unter Charmey nach Tzintre. Sinegen haben sich die Freiburgerbehörden neuerdings für die Richtung über Charmey entschieden, und zwar einstweilen mit Beibehaltung der jezigen, eine Contrapendenz bedingenden Javrozbrücke, aber in der Absicht, später eine neue Brücke mit entsprechenden Zufahrten in der Weise höher anzulegen, daß die Contrapendenz zwischen Grösus und Charmey beseitigt würde. Daher bliebe die Straße von einem Punkte zwischen erstem Orte und der Javrozbrücke über letztere bis Charmey einstweilen mit den

nöthigen Verbesserungen provisorisch beibehalten, und es kommt somit der auf diese Streke fallende Theil der Kosten vorläufig nicht zur Verwendung. Der Betrag, um den es sich dabei handelt, läßt sich für das Stük herwärts der Brücke nach dem hier bestehenden detaillirten Voranschlage berechnen. Für das Stük von der Brücke bis Charmey ist dieß hingegen nur in approximativer Weise möglich, weil dort in dieser Richtung, wie bemerkt, kein Voranschlag besteht, wie überhaupt der für die Straßenstreke bei Charmey berechnete Theil der Kosten nur indirekt bestimmt werden kann, nämlich dadurch, daß von dem in der Eingabe an die h. Bundesversammlung enthaltenen Kostentotal von Fr. 650,000 der Betrag der für die übrigen Strecken eingereichten Kostenvorschläge abgezogen wird.

„Es liegen daher auch die Voraussetzungen, unter welchen diese Kostensumme aufgestellt wurde, nicht ganz klar vor. Immerhin kann es nicht zweifelhaft sein, daß die derselben entsprechende Bundessubvention nur nach Verhältniß der Ausführung der Straße in der definitiven Richtung zur Auszahlung gelange, und es ist dazu die Aufstellung der nöthigen Normen, soweit sie sich in den Vorlagen nicht finden, erforderlich. Wir glauben dazu auf dem Wege der Vergleichung mit dem Voranschlage für die Bernerabtheilung am besten zu gelangen. Wir berechnen zu diesem Behufe die ganze Freiburgerlinie nach dem für die Bernerstreke nach Abzug der Bodenentschädigung sich ergebenden Durchschnittspreise mit Hinzufügung der letztern nach den Freiburgeranschlägen und besonderer Berücksichtigung der auf der Bernerstreke nicht oder in geringerem Maße vorkommenden Arbeiten. Für letztere ergibt sich, da die Baukosten zu Fr. 129,968 veranschlagt sind, mit 10% für Unvorhergesehenes, aber ohne die Bodenentschädigung, im Ganzen rund Fr. 143,000 und bei 34,735 Fuß = 10,420 Meter Länge, per Längemeter Fr. 13. 72. Die Freiburgerstreke ist lang 75,522 Schuh = 22,656 Meter. Indem auf der Bernerstreke alle Theile des Baues, also auch die dort vorkommenden Brücken und Durchlässe, Mauerwerke etc. mitberücksichtigt sind, so wurden für Freiburg nur die größern Objekte und der Fels in besondern Anschlag gebracht, und zwar letzterer für die Abtheilungen, wo er in größerem Maße vorkommt und dort in der Weise, daß $\frac{1}{4}$ als in den Bernerkosten für Erdbewegung schon enthalten, weggelassen wurde. Uebrigens ist zu bemerken, daß in den Bernerdurchschnittskosten der Zuschlag für Unvorhergesehenes schon enthalten ist, für die andern Posten hingegen derselbe erst beigefügt werden muß. Es ergibt sich danach also folgende Berechnung:

für 22,656 Längemeter à Fr. 13. 72	Fr. 310,840
für Bodenentschädigung nach den freiburgischen Voranschlägen	Fr. 60,400
für die eiserne Jognebrücke bei Broc	" 68,600
für eine steinerne Brücke von 40'	" 15,500
für die eiserne Jognebrücke bei Tzintre	" 18,000
für die hölzerne Jognebrücke bei Bellegarde	" 6,900
für 2 Gallerien auf der 4. Abtheilung	" 13,800
für Fels auf 1. und 4. Abtheilung	" 69,800
	Fr. 253,000
für Unvorhergesehenes	" 25,300
	" 278,300

Gegenüber dem eingegebenen Kostentotal von . . . Fr. 589,140
 ergibt dies also einen Wenigerbetrag von . . . " 650,000

„Die Summe von Fr. 589,140 wäre somit der nach Verhältniß des Bernervoranschlags für die Freiburgerstrecke sich ergebende Kostenbetrag bei Voraussetzung der Richtung über die jetzige Javrozbrücke. Für den Fall, daß die Straße dort in der vorerwähnten obern Richtung gebaut würde, würden auf dieselbe die jetzt für die betreffenden Stütze der untern Richtung veranschlagten Summen übertragen, wovon diejenige für das rechtseitige Stütz wegen den dafür in Rechnung gebrachten Felsprengungen und Mauerwerken sehr bedeutend ist. Gleichwohl können diese Beträge nur für die beidseitigen Zufahrten in Anschlag kommen, und man hätte dagegen für die Brücke selbst nichts.

„Es ist nicht zu ersehen, ob beim Aussetzen der Totalsumme von Fr. 650,000 auf diese Straßenrichtung nebst dem damit verbundenen Brückenbau eventuell Rücksicht genommen werden wollte. Jedenfalls würde letzterer, für den zwar kein Projekt vorliegt, die vorstehende Differenz von Fr. 60,000 in Anspruch nehmen, und wir finden daher, daß unter Voraussetzung der mit diesem Brückenbau verbundenen Straßenrichtung vorstehendes Total angenommen werden könne. Es würden also für die freiburgische Strecke in Voraussetzung der Richtung über die jetzige Javrozbrücke und definitivem Ausbau der Straße in dieser Richtung die Kosten in runder Summe zu Fr. 590,000 angenommen werden, vertheilt auf die einzelnen Abtheilungen nach Verhältniß der vorliegenden Kostenanschläge.

„Falls die vorerwähnten Stütze Straße auf beiden Seiten der Javrozbrücke einstweilen mit Rücksicht auf den spätern Bau einer obern Richtung in provisorischem Zustande verbleiben sollten, so würden für

so lange auch die den Kosten derselben entsprechenden Subsidienbeträge nicht zur Auszahlung kommen, sondern dies dann erst nebst dem Betreffniß für die Fr. 60,000 geschehen, wenn die obere Richtung mit der neuen Brücke gebaut wird."

Bei der Bemessung der Subvention können wir uns indessen nicht, wie von den Petenten angedeutet wird, einfach in dasselbe Verhältniß setzen, welches der Bund bei den Militärstraßen, an deren Bau er zwei Dritttheile der Kosten betrug, angenommen hat. Es darf nicht übersehen werden, daß jene sogenannten Militärstraßen vom Bunde selbst veranlaßt und gefordert wurden; daß dabei kleinere Kantone in Betracht kamen, welche überhaupt nur unter der Bedingung an die Uebernahme der Straßen denken konnten, daß der Bund den größten Theil der Kosten trage, oder ein Kanton wie Graubünden, welcher die Erbauung eines ganzen ausgedehnten Straßennetzes auf sich zu nehmen hatte, während hier vermöglichere Thalschaften zunächst im Interesse ihrer eigenen Dekonomie die Erstellung der Straßen verlangen, Thalschaften größerer und leistungsfähigerer Kantone, welche im Stande sind, in Verbindung mit den Gemeinden einen ansehnlichen Theil der Kosten zu übernehmen. Zudem fällt selbstverständlich nicht wenig in's Gewicht, daß der um Subvention angesprochene Bund dermalen nicht mehr über so viele freie Mittel verfügt, wie dies vor Jahren noch der Fall war.

Indessen darf, wenn die Eidgenossenschaft wirklich ein ernstliches Interesse an der Erstellung der fraglichen Straßen nimmt, ihre Betheiligung nicht auf ein Maß hinuntergesetzt werden, welches, indem es den Kantonen und deren Gemeinden zu große Lasten beließe, denselben die Uebernahme der Bauten einfach unmöglich machen würde.

Wir halten dafür, daß, wenn der Bund nach gewohnter Uebung ein Drittel der Erstellungskosten übernimmt, diesen verschiedenen Rücksichten billige Rechnung getragen ist, und kommen, indem wir die vorliegenden Kostenvoranschläge zur Grundlage nehmen, zu dem Antrage einer Subvention für die Bulle-Voltigen-Straße:

Abtheilung freiburgisches Gebiet (Kostenvoranschlag		
Fr. 590,000)	Fr. 196,666 oder rund	Fr. 198,000

Abtheilung bernisches Gebiet (Kostenvoranschlag		
Fr. 184,000)	Fr. 61,333 oder rund	" 62,000

für die Straße über La Croix (Kostenvoranschlag		
Fr. 286,000)	Fr. 95,333 oder rund	" 96,000

zusammen		Fr. 356,000
----------	--	-------------

Mit Rücksicht sowohl auf die Ausdehnung der zu erbauenden Straßen, namentlich der Bulle-Voltigen-Straße, als auf die Mittel

der Betheiligten, dürfte die Baufrist am zweckmäßigsten auf fünf Jahre gesetzt werden, wonach sich für den Bund eine jährliche Maximaljahresrate von circa Fr. 70,000 ergeben würde.

Die Pläne sind für keine der beiden Straßen definitiv festgestellt. Sie werden der Genehmigung des Bundesrathes unterliegen, welcher auch die planmäßige Ausführung des Baues zu überwachen haben und den Bundesbeitrag nur nach Verifizierung der Arbeiten und nach Maßstab des Vorrückens derselben bezahlen wird.

Die Subvention wird an die Kantone, nicht an die Gemeinden oder deren Ausschüsse bezahlt. Die Kantone sind es auch, welche dem Bunde gegenüber die Verpflichtung zur planmäßigen Ausführung der Straßen innerhalb den gegebenen Fristen zu übernehmen und dafür zu sorgen haben, daß den Anordnungen und Weisungen, zu welchen sich der Bundesrath veranlaßt sehen möchte, Folge geleistet wird.

Bezüglich der Offenhaltung der Pässe während der Wintermonate haben dieselben Bestimmungen Platz zu greifen, welche für die andern militärischen Alpenstraßen und die Graubündnerstraßen aufgestellt sind.

Die Zusicherung des Bundesbeitrages für die beiden Straßen tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß der betreffenden Kantone deren Ausführung gesichert sein wird. Hiefür ist ihnen eine Frist zu stellen, für welche Anfang Mai 1872 vorgeschlagen wird.

Aus dem Berichte des Militärdepartements ist ersichtlich, daß die beiden Straßen militärisch in einem gewissen Zusammenhange stehen. Dieser Zusammenhang wird indessen nur dann existiren, wenn auch die Verbindungsstraße über den Pillon erbaut sein wird. Von Boltigen bis Gsteig existiren schon jetzt sehr gute Straßen; von Gsteig bis zur Vernergränze am Pillon ist ebenfalls eine Fortsetzung vorhanden, welche mit geringen Kosten ausgebaut werden kann. Dagegen ist von diesem Punkte an bis ins Ormontthal hinunter vom Kanton Waadt die Straße auf eine Strecke von circa 2 Stunden Länge noch zu bauen. Der Kanton Waadt hat indessen den Bau dieser Straße bereits vorgesehen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß er zur Ausführung schreiten wird, falls die Fortsetzung über La Croix gesichert wird. Gestützt auf diesen Sachverhalt verzichten wir zwar darauf, die beiden Straßen hinsichtlich des Bundesbeitrages von einander abhängig machen zu wollen; dagegen halten wir es für passend, einen Vorbehalt aufzunehmen, daß die Kantone Bern und Waadt die Verpflichtung übernehmen sollen, inner der für die gegenwärtigen Straßenprojekte vorgesehenen Baufrist von 5 Jahren auch die Verbindungsstraße über den Pillon herzustellen.

Diese Anträge fassen wir in dem nachfolgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zusammen. Indem wir denselben Ihrer Genehmigung,

empfehlen, ergreifen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. Oktober 1871.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Beiträge des Bundes an die Kantone Bern, Freiburg und Waadt für
Erstellung der Bulle-Voltigen-Straße und der La Croix-Straße.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches um einen Beitrag des Bundes zur Erstellung einer
Bergstraße von Bulle nach Voltigen, ausgehend von dem Ausschusse
der Gemeinden des Greizer- und des Simmenthales, d. d. 10. Mai
1869;

2) der dieses Gesuch unterstützenden Zuschriften der Regierungen von
Freiburg und Bern, vom 10. Mai und 17. Juni 1869;

3) eines Gesuches um einen Beitrag des Bundes zur Erstellung einer
Bergstraße über den Col de la Croix, ausgehend von einem Komite von
Gemeinden der Kantone Waadt und Wallis, d. d. 12. Dezember 1869;

4) von 16 Petitionen aus den betreffenden Gemeinden;

5) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes, vom 30. Oktober 1871,

beschließt:

Art. 1. Den Kantonen Freiburg und Bern wird für die Erstellung der Bergstrasse von Bulle nach Bolligen ein Bundesbeitrag von einem Drittel der Erstellungskosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 260,000 nicht übersteigen darf. Dabei wird der auf den Kanton Freiburg fallende Antheil auf Fr. 198,000, der auf den Kanton Bern fallende auf Fr. 62,000 festgesetzt. Dem Kanton Freiburg wird überdies für den Fall des Baues der neuen Brücke bei Javroz mit entsprechenden Zufahrtsstraßen ein Drittel der dazumaligen Baukosten noch zugesichert.

Art. 2. Dem Kanton Waadt wird für die Erstellung der La Croix-Strasse ein Bundesbeitrag von einem Drittel der Erstellungskosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 96,000 nicht übersteigen darf.

Art. 3. Der Bau der beiden Straßen soll inner der Frist von fünf Jahren, vom Inkrafttreten dieses Beschlusses an gerechnet, vollendet sein.

Die Kantone Bern und Waadt haben die Verpflichtung zu übernehmen, inner der gleichen Frist auch die Verbindungsstrasse über den Pillon herzustellen.

Art. 4. Die Festsetzung des Bundesbeitrages erfolgt auf Grundlage der von dem Bundesrathe zu genehmigenden Bautenrechnung, die Ausbezahlung im Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten.

Art. 5. Der Bauplan der beiden Straßen unterliegt der Genehmigung des Bundesrathes.

Die Fahrbreite soll mindestens 14 Fuß betragen, und wo es thunlich erscheint sollen Ausweichplätze angebracht werden.

Die Maximalsteigung soll 10 % und die durchschnittliche Steigung 7 bis 8 % nicht übersteigen.

Die Ausführungspläne für sämtliche Bauten sind dem Bundesrathe jeweilen vor Beginn der Arbeiten zur Genehmigung mitzutheilen, sowie auch die für allfällige Unternehmer aufzustellenden Lastenhefte.

Art. 6. Dem Bundesrathe ist ferner vorbehalten, die planmäßige Ausführung des Baues überwachen zu lassen, wobei die Kantone dieselben Anordnungen und Weisungen sich zu unterziehen haben.

Art. 7. Die Kantone haben für den spätern Unterhalt der Straßen unter Aufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Ihnen liegt, sofern sie die Offenhaltung der Straßen im Winter für nothwendig erachten, die Besorgung des Schneebruchs ob.

Art. 8. Die Zusicherung des Bundesbeitrages für die eine und für die andere Straße tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß der betreffenden Kantone die Ausführung derselben gesichert sein wird. Dem Bundesrathe steht hierüber die Entscheidung zu.

Art. 9. Den betheiligten Kantonen wird für Vorlegung der Ausweise (Art. 8) eine Frist gesetzt bis 31. Mai 1872.

Art. 10. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend einen
Bundesbeitrag an die Bulle-Boltigen-Strasse und an die La Croix- Strasse. (Vom 30.
Oktober 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.11.1871
Date	
Data	
Seite	880-902
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 076

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.