

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau der Straße von Merligen bis Neuhaus am Thunersee.

(Vom 16. Dezember 1881.)

Tit.

Der Regierungsrath des Kantons Bern hat mit Schreiben vom 18. Juni 1881 an den Bundesrath eine Eingabe übermittelt, welche von einem von den betheiligten Gemeinden ernannten Ausschusse mit Datum vom 30. April 1881 an die schweizerische Bundesversammlung gerichtet ist und die das Gesuch um Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der Straßenstreke am rechtseitigen Ufer des Thunersees von Merligen bis Neuhaus enthält. Die Eingabe ist begleitet von einem Projekte sammt Kostenberechnung.

Mit Schreiben vom 2. laufenden Monats macht der genannte Regierungsrath die weitere Mittheilung, daß der Große Rath des Kantons Bern am 26. vorigen Monats für diesen Straßenbau eine Staatsbetheiligung gleich der Hälfte der wirklichen Kosten oder von höchstens Fr. 252,500 bewilligt hat. Damit erhielt auch das im Auftrage der interessirten Gemeinden angefertigte Projekt die kantonale Genehmigung.

Indem von Thun bis Merligen und von Neuhaus bis Interlaken schon Straßen bestehen, so kommt der Ausführung der fraglichen Streke die Bedeutung der Eröffnung einer durchgehenden Straßenverbindung am rechten Seeufer von Thun nach Interlaken zu.

Sowohl im erstgenannten Schreiben des Regierungsrathes von Bern als in dem damit einbegleiteten Gesuchschreiben und weiter auf die Beitragsbewilligung des Kantons bezüglichen und hieher mitgetheilten Aktenstücken wird dieser Straßenverbindung eine hohe Bedeutung nicht nur vom lokalen, sondern auch vom allgemeinem Gesichtspunkte beigemessen. Vom erstern ausgehend, ist auf das Verkehrsbedürfniß zwischen den Gemeinden und insbesondere darauf hingewiesen, daß der Viehtransport zu und von den stark besuchten Märkten in Unterseen zu Schiff sehr umständlich und zudem bei stürmischer Witterung ganz unmöglich sei. Dann werden aber auch für den Fremdenverkehr wesentliche Vortheile von dieser Straße erwartet sowohl wegen der Anziehungskraft, welche sie zufolge ihrer schönen Lage an und für sich auszuüben vermöge, als wegen der sehr bedeutenden Verbesserung, welche die Verbindung zwischen Thun und Interlaken damit erfährt. In dieser Beziehung wird angeführt, daß die Länge der linksufrigen Straße zwischen den genannten Endpunkten 27,150 m., diejenige der rechtsufrigen dagegen nur 22,830 m. betrage, die letztere also 4320 m. kürzer sei. Dies bilde aber nicht den einzigen Vorzug derselben, da ihr vielmehr noch die sichere und sonnige Lage und die bessere Anlage den Vorrang sichere vor der linksseitigen Straße, bei welcher bedeutende Gegensteigungen, theilweise ungenügende Breite, schattige Lage und die Gefahr von Felsablösungen bei der Strättliger Fluh sehr wesentliche Mängel bildeten.

Somit wird laut den vorerwähnten, bei den Akten liegenden Äußerungen der Beseitigung des Verkehrshindernisses, welches bisher der steile, in den See abfallende unwegsame Fuß des Beatenberges zwischen den oberhalb und unterhalb dieser Scheidewand liegenden Gegenden bildete, für einen größern Landestheil eine sehr wesentliche national-ökonomische Bedeutung beigelegt, und diese Anschauungsweise hat nun auch der Große Rath durch den schon erwähnten Subventionsbeschluß bestätigt.

Die Petenten glauben daher, indem sie sich nun auch an die Eidgenossenschaft mit dem Gesuche um Unterstützung dieses Werkes wenden, in erster Linie als Begründung ebenfalls auf diese von demselben erwarteten Früchte des Friedens hinweisen zu dürfen. Zugleich heben sie aber das demselben zukommende militärische Interesse hervor, indem sie daran erinnern, daß seinerzeit die Subventionirung der Brünigstraße wesentlich damit begründet worden sei, eine möglichst kurze und gedeckte Verbindung zwischen Bern und Luzern zu erhalten. Dies werde aber erst vollständig erzielt durch die Erstellung des in Rede stehenden, noch fehlenden Verbindungsgliedes Merligen-Neuhaus, denn erst damit erhalte man durch

das Berner Oberland eine zu jeder Jahreszeit sichere und von keiner offenen Flanke bedrohte Verbindung zwischen der Central- und der Westschweiz.

Zur Rechtfertigung der Inanspruchnahme des Bundes bei Erstellung des letzten verhältnißmäßig kleinen Theiles dieser militärischen Verbindungslinie wird angeführt, daß der Kanton Bern dieselbe bisher auf seinem Gebiet ganz auf eigene Kosten ausgeführt habe. Er habe die Bundessubvention an die Brünigstraße von Brienz bis Luzern von Fr. 400,000 den andern beteiligten Kantonen überlassen, daher die auf seine Seite fallenden Kosten derselben von Fr. 327,930 allein getragen, überdies aber mit Fr. 62,500 den Zweig nach Meiringen zu dem in militärischer Beziehung ebenfalls wichtigen Anschluß an den Grimselpaß, und mit Fr. 607,320 die Kunststraße längs dem rechten Ufer des Brienersees von Brienz nach Interlaken erstellt. Mit Hinzurechnung von Fr. 113,620, die der Kanton auch an Beiträgen für Verbesserungen und Neuanlagen auf der Straße von Thun bis Merligen leistete, ergebe sich somit nur als Leistung von Seiten des Staates an die fragliche Linie, also ohne Berücksichtigung der Opfer der Gemeinden, die Summe von Fr. 1,111,670.

Die auf der Streke von Thun bis Merligen von den Gemeinden selbst getragenen Kosten werden zu Fr. 139,560 angegeben, jedoch mit dem ausdrücklichen Bemerken, daß darin die sehr bedeutenden Opfer nicht einbegriffen seien, welche dieselben für die eine nothwendige Bedingung für die Sicherheit der Straße bildende Eindämmung und Verbauung einer Reihe die Linie derselben traversirender Bäche gebracht haben. Indem die Streke von Merligen nach Neuhaus zu Fr. 505,000 veranschlagt ist, so würde denselben also, abzüglich des vom Kanton erwarteten, nun bewilligten Beitrages im Belaufe der Hälfte dieser Summe, ohne Bundeshilfe in der andern Hälfte eine Last zufallen, welche die beteiligten Gemeinden nicht zu tragen vermöchten. Die Vertreter derselben formuliren daher ihr Gesuch in folgendem Schlusse der mehrerwähnten Eingabe:

„In Zusammenfassung dieser Thatsachen und Betrachtungen und in Erwägung, daß

- „1) die Durchführung der rechuferigen Fahrstraße vom Neuhaus bis nach Thun zur Fortsetzung der in militärischer Beziehung wichtigen Brünigstraße und Vollendung der Verbindung Luzern-Brünig-Thun-Bern gehört, nebst dem als Debouché des Grimsel- und Sustenpasses dient und daher im öffentlichen Interesse der Eidgenossenschaft liegt;

- „2) der Kanton Bern und die anliegenden Gemeinden einzig in den letzten 10 Jahren für Korrekturen zwischen Thun und Oberhofen, für die Weiterführung der Straße von Gunten bis Merligen und für Sicherungsarbeiten am Grünbach bereits nahezu Fr. 400,000 ausgegeben haben;
- „3) die beteiligten Gemeinden mit Rücksicht auf das lokale Interesse, welches dieser Bau für die Gegend hat, geneigt sind, auch für diesen Theil entsprechende Opfer zu bringen;
- „4) es denselben aber nicht möglich wäre, das Unternehmen mit dem voraussichtlich vom Kanton zu gewärtigenden (nun zugesicherten) Beitrage ohne anderweitige Hilfe durchzuführen;
- „5) der Kanton seinerzeit bei Subventionirung der Brünigstraße freiwillig auf seinen Antheil am Bundesbeitrage verzichtete (Bundesrathsbeschluß vom 1. April 1857);
- „6) nach Artikel 21 (23) der Bundesverfassung und der demselben gegebenen Interpretation solche Bauten vom Bunde subventionirt werden können, wenn diese die finanziellen Kräfte der interessirten Gemeindewesen übersteigen,

stellen die unterzeichneten Vertreter dieser Gegenden, unter Beilage des daherigen Projektes, auf welches bezüglich aller Details verwiesen wird, das ehrerbietige Gesuch an die h. Bundesversammlung, es möchte an die auf Fr. 505,000 veranschlagten Kosten der Fortsetzung der rechteufrigen Thun-Neuhaus-Straße von Merligen bis Neuhaus ein angemessener Bundesbeitrag bewilligt werden.“

Zum Behufe der Berichterstattung über das vorstehende Subventionsgesuch haben wir das Projekt und den Kostenvoranschlag, welche damit eingereicht wurden, durch das eidgenössische Oberbauinspektorat prüfen lassen, und wir theilen aus den Ergebnissen dieser Prüfung Folgendes mit:

Erstlich ist zu bemerken, daß diese Vorlagen auf genaue Bodenaufnahmen gestützt und im Detail bearbeitet sind, somit ein Spezialprojekt und ebensolchen Kostenvoranschlag darstellen.

Die Straßenstrecke, auf welche sich dieses Projekt bezieht, beginnt zu Merligen auf der rechten, nördlichen Seite des Grünbaches, an dem dermaligen Endpunkte der Straße Thun-Merligen, und sie mündet andererseits, nach Durchlaufung einer Länge von 8251.30 m, unweit Neuhaus, dem frühern Landungsplaze am obern Ende des Thunersees, in die damals stark frequentirte Straße Neuhaus-Unterseen.

Trotzdem sie also dem See entlang läuft, verfolgt doch ihr Längenprofil nicht eine demselben parallele, also horizontale Linie, sondern zeigt nicht unbedeutende Ondulationen. Den Grund hievon bilden durch Lokalverhältnisse gebotene Rücksichten finanzieller und technischer Natur. Schon am genannten nördlichen Anfangspunkte bedingt die Ueberschreitung des Grünbaches eine etwelche Erhebung, der das Hinuntersinken des Trace an den See und dann eine dem Ufer desselben entlang laufende Streke folgt. Von da weg besteht, ungefähr die Hälfte der ganzen Länge dieser Straße umfassend, das Längenprofil in zwei Rampen und einer zwischen denselben in einiger Höhe über dem See annähernd horizontal verlaufenden Linie. Diese Anordnung hat den Zweck, den Straßenbau möglichst über den dem See entlang laufenden Felsgürtel der Wolhusen-, Balm- und Beatenfluh in eine demselben günstigere Lage zu erheben, zugleich aber den sogenannten Sundlauengraben, einen sehr gefährlichen, auf Seite von Neuhaus liegenden Wildbach, an geeigneter schmaler Stelle beim Austritte desselben aus der Schucht und nicht weiter unten auf dessen sehr breitem Kegel zu überschreiten, wo die Straße ohne außerordentlich kostspielige Eindämmungsarbeiten sich immer in gefährdeter Lage befinden würde. Von diesem Bachübergange weg fällt dieselbe wieder zum See hinunter und gelangt dann, zuerst das Ufer desselben eine kurze Streke verfolgend, über Küblisbad und nach Ueberschreitung des Lombaches zum südlichen Endpunkt an der Neuhaus-Unterseen-Straße.

Für die unmittelbar am Seeufer liegenden Strecken ist die Höhe der Straßenebene 0.60 m. über dem höchsten bekannten Seestande, demjenigen von 1846, angenommen und erhält damit die Cote 562.05 m. über Meer. Dagegen liegt der Anfangspunkt der Straße bei Merligen 567.04 m. ü. M., der bei der Balmfluh befindliche höchste Punkt derselben 623.60 m. ü. M., derjenige bei der Sundlauenenbrücke 611.08 m. und der Endpunkt bei der Einmündung in die Neuhaus-Unterseen-Straße 563.04 m. ü. M. Sie ersteigt somit eine Höhe von rund 60 m. über dem See und verbleibt auf 2.3 km. Länge ungefähr auf dieser Höhe. Die beidseitigen Rampen zusammen sind 1.9 km. lang.

Was die relativen Gefälle betrifft, so ist die Straße auf 1868.06 m. Länge horizontal und hat im Uebrigen folgende Steigungen oder Gefälle:

n	4015.16	n	unter 2 ‰,
n	792.36	n	2 bis 4 ‰,
n	1575.72	n	4 ‰ 5.84 ‰,

8251.30 m.

Die Horizontalentwicklung gibt, als in einem den Bodenverhältnissen angepaßten regelmäßigen Alignement bestehend, dem Oberbauinspektorate keine Veranlassung zu Aussezungen.

Die Fahrbahnbreite beträgt 4.80 m., und zwar einschließlich der befahrbaren Schale, wo eine solche vorkommt; die Straßeneinfriedungen, als: Wehrsteine, Geländer und Brustmauern, fallen außerhalb diese Breite.

Gegenüber den großen Kosten des vorliegenden Straßenbaues ist zu bemerken, daß dies zwar eine genügende, aber durchaus nicht luxuriöse Straßenbreite ist.

Trozdem nämlich das Trace in angegebener Weise die verhältnißmäßig günstigsten Terrainverhältnisse aufgesucht hat, bedingen diese dennoch einen kostspieligen Bau. Es kommen über 41,000 m³. offene Felssprengung und 21,000 m³. in Halbgallerie und Tunnel vor, dann 4800 m³. Stütz- und Futtermauern, 13 Brücken bis zu 30 m. Spannweite; auf 2031 m. Länge sind Brustmauern und im Uebrigen Schranken oder Wehrsteine nöthig. Unter solchen Umständen ergibt sich die Kostensumme von Fr. 505,000, also Fr. 61 per Längenmeter bei nicht übersezten Einheitspreisen.

Bedenkt man, daß bei einer andern Wahl des Trace die Kosten noch bedeutend höher ansteigen würden, so findet sich darin nebst der angegebenen Rücksicht auf die Ueberschreitung des Sundlaunenbaches die Rechtfertigung für den einzigen Punkt, welcher unter andern Umständen bei einer längs einem See hinlaufenden Straße beaustandet werden könnte, nämlich die Vertikalbewegung von 60 m., bei der übrigens, wie bemerkt, die maximale relative Steigung nur 5.8 % beträgt.

Wie bekannt, kommen auch an der Axenstraße sogar zwei solche Gegensteigungen vor, ohne daß sich dieselben als einen wesentlichen Nachtheil fühlbar machen.

Auf konstruktive Einzelheiten einzutreten, ist hier nicht der Plaz; es wird sich dazu, falls die Straße mit Bundesunterstützung zur Ausführung kommt, später bei der definitiven Genehmigung des Projektes durch den Bundesrath, soweit nöthig, noch der Anlaß finden.

Mit Rücksicht auf die Bestimmung als Touristenstraße erscheint die vorstehend besprochene erhöhte Lage eines Theils dieser Straße als ein Vortheil, und es besteht in Wirklichkeit kein Zweifel, daß diese Streke sowohl viele sehr schöne Partien besitzen als auch ausgezeichnete Aussichtspunkte bieten wird.

Nimmt man dazu, daß auch die Streke Merligen-Gunten-Oberhofen-Thun sehr viel Schönes bietet, so darf angesichts der Bedeutung, welche den beiden Endpunkten Thun und Interlaken als Emporien des Fremdenverkehrs zukommt, allerdings angenommen werden, daß die Erwartungen, welche in dieser Beziehung seitens der Petenten in die Eröffnung der in Frage stehenden Straßenverbindung gesetzt werden, nicht unberechtigt seien.

Wohl selbstverständlich ist, daß der innere Verkehr dadurch in sehr nützlicher Weise gefördert wird.

Betreffend das militärische Interesse findet unser Militärdepartement, es könne nur lebhaft begrüßt werden, wenn die Verbindung zwischen Thun und Luzern über den Brünig verkürzt und verbessert und die Straße auf das rechte Ufer verlegt werde. Auf die näheren Ausführungen des Departements darüber, in welchen Fällen der rechtseitigen und in welchen hinwieder der linkseitigen Linie der Vorzug zukomme, sowie auf die Besprechung einer andern gegen das Entlebuch und Luzern gerichteten, in militärischer Rücksicht wichtigen Linie, glauben wir, indem wir den Bericht des Departements den Akten beilegen, hier nicht näher eintreten zu sollen.

Zur Beantwortung der Frage, ob dem vorliegenden Subventionsgesuche zu entsprechen sei, erscheint es zweckmäßig, sich die bisherigen auf Straßen bezüglichen Subventionsfälle zu vergegenwärtigen. Der erste diesfällige und vom 26. Heumonats 1856 datirte Bundesbeschluß betrifft die Brünigstraße, über deren militärische Bedeutung die bundesrätliche Botschaft vom 14. gleichen Monats Folgendes sagt:

„Die Erstellung einer leichten Verbindung im Mittelpunkte der Schweiz, welche zugleich auf beiden Ausläufern von verschiedenen Seiten leicht gewonnen werden kann, und welche eine beinahe durch die Natur selbst vertheidigte Verbindungslinie bildet zwischen einem großen Theile der mittlern und östlichen, sowie einem nicht minder bedeutenden Gebiete der Westschweiz, liegt wohl augenscheinlich im militärischen Interesse der Eidgenossenschaft.“

Außer der am 19. Jänner 1859 an Nidwalden bewilligten Subvention für die an die Brünigstraße anschließende Ueberbrückung der Seeenge bei Stansstad, der sogenannten Achereggbrücke, folgte dann der Bundesbeschluß vom 26. Heumonats 1861, betreffend Beiträge: erstens an die Kantone Uri, Schwyz, Graubünden und Wallis für die Furka-, Oberalp- und Axenstraße und an Graubünden für das dortige Straßennez, dann der Beschluß vom 8. Hornung 1872,

betreffend Beiträge an die Kantone Bern, Freiburg und Waadt für die Erstellung der Bulle-Boltigen- und der (bisher nicht ausgeführten) La Croixstraße, weiter derjenige vom 15. Heumonats 1873, betreffend einen Beitrag an den Kanton Tessin für die Lukmanierstraße, und endlich der Beschluß vom 2. August 1873, betreffend Erstellung eines Straßendamms über den Zürichsee bei Rapperswyl.

Unter diesen Subventionsfällen ist auf das militärische Interesse außer dem Brünig besonders Gewicht gelegt bei Furka-, Oberalp- und Axenstraße und es findet sich dies auch im Beitragsmaßstabe ausgedrückt, welcher bei denselben zu $\frac{2}{3}$ der Kosten, bei den übrigen nur zu $\frac{1}{3}$ derselben angenommen ist.

Die verfassungsmäßige Grundlage für diese Bewilligungen mußte in dem frühern Art. 21, jezigen Art. 23 der Bundesverfassung gesucht werden, es bleibt sich dies gleich, ob das verlangte allgemeine Interesse auf dem militärischen, oder dem nationalökonomischen Gebiete, oder auf beiden zugleich sich findet. Aber es dürfte sich fragen und vielleicht aus der nähern Betrachtung der einzelnen Fälle beantworten, ob nicht in der bisherigen Praxis noch ein besonderes Motiv für die Bewilligung von Bundesbeiträgen für Straßen und Brücken sich geltend machte. Die genannten spezifischen Militärstraßen vorerst übergehend, finden wir, daß beim Straßenneze von Graubünden vorzugsweise Bergübergänge (Bernina, Albula, Flüela, Ofenberg), und dann außer einer Strecke Thalstraße im Unterengadin noch die Schynstraße, welche die Verbindung zwischen zwei bisher durch eine unwegsame Schlucht getrennten Thälergruppen vermittelt, subventionirt wurden.

Bei der Linie Bulle-Boltigen, La Croix und Lukmanier handelt es sich ebenfalls um Bergübergänge, während der Seedamm bei Rapperswyl bei aller Verschiedenheit der technischen Aufgabe doch auch das Gemeinsame mit den vorstehenden Fällen hat, ein nur mit verhältnißmäßig großen Kosten herstellbares Verbindungsglied zwischen Landestheilen darzustellen, welche durch ein besonders schwer zu bewältigendes Hinderniß, wie Berge, Schluchten oder auch Gewässer von einander getrennt sind. Es braucht kaum gesagt zu werden, daß dies bei den sogenannten Militärstraßen ebenfalls vollkommen zutrifft und es dürfte sich daher aus diesen Vorgängen ergeben, daß die Eidgenossenschaft vorzugsweise da die helfende Hand reicht, wo die Herstellung der Verbindung zwischen den betreffenden Landes- und Bevölkerungstheilen eine ausnahmsweise schwierige und die Kräfte der letztern übersteigende Aufgabe bildet.

Dieses Motiv ist es nun auch, auf welches das vorliegende, die rechtseitige Thunerseestraße betreffende Gesuch neben dem

militärischen sich stützt. Auch hier handelt es sich um die Beseitigung eines auf außergewöhnlichen Bodenverhältnissen beruhenden Verkehrshindernisses, welches eben deßhalb solche Kosten verursacht, daß die direkten Interessenten auch den nach Abzug des vom Kanton Bern bewilligten Beitrags bleibenden Theil nicht zu bestreiten vermögen.

Wenn die dabei in Betracht kommenden Interessen neben denen des Verkehrs unter der Bevölkerung selbst sich wesentlich auf die Fremdenindustrie beziehen, so kommt dabei in Betracht, daß diese bekanntlich gerade für die in Frage stehenden Gegenden einen Punkt von höchster national-ökonomischer Bedeutung bildet. Wir wollen nur noch beifügen, daß nachdem der Bezug von Gebühren, welcher sonst die Erstellung solcher Werke ermöglichen würde, durch den Bund untersagt ist, dieser um so mehr einen Beruf haben dürfte, in solchen besondern Fällen durch geeignete Unterstützung zu dieser Ermöglichung beizutragen.

In Würdigung alles vorstehend Gesagten gelangen wir zum Schlusse, daß die analogen Gründe, wie sie in frühern Fällen als genügend angesehen wurden, auch im vorliegenden die Bewilligung eines Bundesbeitrages rechtfertigen. Wir empfehlen daher dieselbe der Bundesversammlung und zwar geschieht dies des Nähern dahin, daß dabei der Maßstab von einem Drittheil der wirklichen Kosten, beziehungsweise als Maximum $\frac{1}{3}$ der Voranschlagssumme von Fr. 505,000, also die Summe von Fr. 168,000 angenommen werde.

Indem wir daher den nachstehenden Beschlußentwurf den eidgenössischen Räthen unterbreiten und zur Genehmigung empfehlen, ersuchen wir dieselben, die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung genehmigen zu wollen.

Bern, den 16. Dezember 1881.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:
Bavier.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schieß.

~~~~~

(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

**Bewilligung eines Bundesbeitrags an den Kanton  
Bern für den Bau einer Straße am rechtseitigen  
Ufer des Thunersees auf der Streke von Merligen  
bis Neuhaus.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1) eines Schreibens des Regierungsrathes des Kantons Bern vom 18. Juni 1881 und des damit einbegleiteten und empfohlenen, von Vertretern der betreffenden Gegenden unterm 30. April 1881 an die Bundesversammlung gerichteten Gesuches;

2) eines Schreibens des Regierungsrathes von Bern vom 2. Dezember 1881 und des dadurch mitgetheilten Großrathsbeschlusses vom 26. November 1881, betreffend Staatsbetheiligung an dieser Straße und Genehmigung des Bauprojekts;

3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. Dezember 1881,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Dem Kanton Bern wird für den Bau der Straßenstreke am rechtseitigen Ufer des Thunersees zwischen Merligen und Neuhaus ein Bundesbeitrag zugesichert von einem Drittel der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 168,000.

Die Ausbezahlung dieses Beitrags erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1883, nach Verhältniß des Fortschreitens des Baues in Annuitäten von höchstens Fr. 50,000.

Art. 2. Die Bauausführung ist spätestens 1885 zu vollenden. Sie hat entsprechend dem vorliegenden Projekt nach seiner definitiven, vom Bundesrath genehmigten Feststellung zu erfolgen.

Die kleinste Straßenbreite, einschließlich einer befahrbaren Schale, ist zu 4.80 m. festgesetzt. Die nöthigen Sicherungen (Wehrsteine, Schranken, Brustmauern) sind außerhalb dieser Breite anzubringen.

Art. 3. Dem Bundesrath ist die Kontrolirung der planmäßigen Ausführung und die Prüfung der Baurechnungen vorbehalten.

Art. 4. Der Kanton Bern hat für den späteren Unterhalt unter Aufsicht des Bundes (Art. 37 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Art. 5. Die Zusicherung des Bundesbeitrags tritt erst in Kraft, nachdem Seitens des Kantons Bern die Ausführung des Baues gesichert sein wird. Dem Bundesrath steht hierüber die Entscheidung zu.

Art. 6. Für die Vorlegung der diesfälligen Ausweise (Art. 5) wird dem Kanton Bern eine Frist bis 1. Juni 1882 gesetzt.

---

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn von Ponte-Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino).

(Vom 21. Dezember 1881.)

---

Tit.

Die Bank der italienischen Schweiz in Lugano beabsichtigt die Gründung einer Aktiengesellschaft, mit dem Zweck, von Menaggio am Comersee eine Straßenbahn nach Porlezza am nördlichen Ende des Luganersees zu erbauen, im Anschluß daran eine Dampfbootverbindung mit Ponte-Tresa am Süden des Sees herzustellen, um alsdann von hier aus wieder mit einer Straßenbahn Luino am Langensee zu erreichen. Schon jetzt eine sehr besuchte Route für Vergnügungsreisende, von denen bisher jährlich etwa 40,000 in Porlezza ankommen und abgehen, und deren größter Theil den Weg durch die ganze Gegend mache, sei anzunehmen, daß diese Zahl in Folge der Eröffnung der Gotthardbahn noch eine ansehnliche Vermehrung erfahren und daß, bei vorhandener ausreichender Transportgelegenheit, auch der Güterverkehr sich mehr als bisher entwickeln werde.

Die Strecke Menaggio-Porlezza, mit Bezug auf welche die nöthige Konzession Seitens des Provinzialraths der Provinz Como bereits vorliege, befindet sich ganz auf italienischem Gebiet; von derjenigen Ponte-Tresa-Luino, welche eine Länge von 12,118 m. haben wird, sind 4817 m. ebenfalls auf italienischem Boden,

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau der Straße von Merligen bis Neuhaus am Thunersee. (Vom 16. Dezember 1881.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1881             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 55               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 31.12.1881       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 956-967          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 011 323       |

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.