

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
einen Bundesbeitrag an die Erstellung einer Lukmanier-
strasse.

(Vom 20. Juni 1873.)

Tit.!

Die Regierung des Kantons Tessin hat mit Schreiben vom 11. Februar d. J. Gesuch um Bewilligung einer Bundessubvention für die Lukmanierstrasse eingereicht. Sie beruft sich dabei auf ein solches schon unterm 29. März 1870 eingereichtes Gesuch mit demselben angefügter Eingabe der Gemeinden des Distriktes Blenio, betreffend das gleiche Anliegen. Wie sie selbst vermuthet, wurde letzterm aus dem Grunde keine Folge gegeben, weil es von keiner Planvorlage oder irgend welcher Nachweise für die angegebenen Kosten begleitet war und diese nothwendigen Vorlagen auch niemals nachgeliefert wurden.

Dieselben finden sich nun aber der gegenwärtigen Eingabe beigefügt in einem detaillirten Situationsplane (respektive Horizontalprojektion des Straßenprojektes) und eben solchem Längenprofile und Kostenvoranschlag, letzterer mit beschreibenden Notizen über die demselben zu Grunde gelegten Normalien und über die einzelnen Kunstbauten. Spezialpläne für letztere, Normalzeichnungen und die Querprofile, auch die ganze Massenberechnung liegen nicht

vor, sondern bloß die die Resultate der letztern bildenden im Voranschlag ausgesetzten Mengen der verschiedenen Arten der Arbeiten.

Es entspricht aber das Vorliegende vollkommen den Anforderungen, welche man bisher an die mit dem Subventionsgesuche einzugebenden Vorlagen stellte. Denn es wurde denselben mehr die Bedeutung eines Vorprojektes und Approximativ-Voranschlags beigelegt, dagegen dann in den Subventionsbeschlüssen bedungen, daß für die einzelnen Bausektionen die Detailpläne vor Inangriffnahme zur Genehmigung eingereicht und nach erfolgter Ausführung behufs Bemessung der Subventionszahlungen genauer Ausweis über die wirklichen Kosten gegeben werde.

Wir beehren uns nun, im Nachfolgenden über gegenwärtige Vorlage nähere Mittheilungen zu machen mit Anführung der von der Regierung von Tessin und resp. den Gemeinden des Bleniothales für ihr Gesuch um einen Bundesbeitrag angebrachten Gründe, um dann schließlich das Ergebniß unserer Prüfung Ihnen vorzulegen.

Projekt und Voranschlag.

Das vorliegende Projekt umfaßt die Lukmanierstraße auf Gebiet des Kantons Tessin. Es schließt daher in Olivone an die in Biasca von der Gotthardstraße abzweigende Straße des Bleniothales an, und erstreckt sich bis auf die Paßhöhe, welche auch die Kantons-grenze gegen Graubünden bildet.

Die Länge der zwischen diesen beiden Punkten projektirten Straße beträgt 18,372 Meter, oder 3,83 Stunden.

Die Höhenquote auf dem Passe ist Meter 1915,48
und die bei der Brücke von Olivone „ 592,09

also die Differenz, d. h. die absolute Steigung Meter 1023,39
und zufolge vorstehender Länge die durchschnittliche relative Steigung 5,57 %.

Dabei kommen vor:

Horizontalität auf	Lg. Mr.	175
Steigungen bis zu 3 % auf	„ „	2,164
„ von 3 % bis zum Maximum von 7,39 %	„ „	16,033

Total der Länge wie oben Lg. Mr. 18,372

Zur Erzielung dieser Steignungsverhältnisse war im untersten Theile, nämlich zwischen Olivone und Camperio, die Anwendung einer großen Serpentine nothwendig. Indem dieselben in den recht-

seitigen Abhang zu liegen kommt, überschreitet das Trace unweit oberhalb Olivone den Brenno, und kehrt dann oben bei Camperio wieder über denselben zurück. Es folgt dann noch eine kleine Entwicklung bei Piera, wonach die Linie ziemlich direkt der Thalrichtung folgt, wobei sie immer auf der linken Seite theils in der Thalsohle, theils mehr oder weniger hoch im Abhange sich befindet.

Die Straßenbreite ist zu 4,20^m, ungerechnet die 0,60^m breite Schale (Cunetta) angenommen. Dabei sind nach Einzeichnung in den Plänen noch breitere Stellen als Ausweichplätze projektirt.

Ohne daß der Bau dieser Straße außerordentlichen Schwierigkeiten begegnet, bildet doch das wegen theilweiser Steilheit der Abhänge vorhandene Bedürfniß einer sehr bedeutenden Menge von Stütz- und Wandmauern und ebenfalls bedeutender Felssprengungen, wie gewöhnlich bei Straßen im Hochgebirge, die Ursache größerer Kosten, indem diese beiden Posten hier vollkommen die Hälfte der Gesamtkosten ausmachen.

Kunstbaute ist die 12 Meter weite Brücke über den Brenno zunächst oberhalb Olivone die bedeutendste. Danu kommt noch eine Brücke von 6 Meter vor und eine größere Zahl solcher von dieser Lichtweite abwärts bis zu 2 Meter, woran sich dann noch die größern, wie die Brücken gewölbten, Durchlässe von 2 und 1 Meter Weite und ferner die gewöhnlichen mit Platten bedeckten Durchlässe oder Dollen von 1 Meter abwärts bis 0,60 Meter Weite anschließen.

Für gewisse Strecken sind zur Sicherung des Verkehrs Wehrsteine (Paracarri) und Parapetmauern vorgesehen.

Der Voranschlag beläuft sich auf die Summe von Fr. 394,926, was also zufolge der schon angegebenen Länge per Längenmeter Fr. 21. 50 ausmacht.

Die approximative Annahme der Eingabe vom März 1870 hatte für 19,000 Längenmeter à Fr. 25 auf Fr. 475,000 gelaute

Graubündnerseite.

Die Begierung von Graubünden ist für ihre Seite des Lukmaniers mit keinem Subventionsbegehren eingekommen, und laut der tessinischen Eingabe beabsichtigt sie auch nicht, dies zu thun. Gleichwohl ist, wie ebenfalls in letzterer mitgetheilt wird, die Ausführung der Straße auf dortiger Seite für den Fall der Fortsetzung auf Tessinerseite fest beschlossen, und es hat dieselbe sogar schon theilweise stattgefunden.

Die Regierung von Graubünden bestätigte dies auf Anfrage in einem Schreiben vom 14. Mai d. J. Wie aus den Mittheilungen beider Regierungen im Weitern hervorgeht, besteht auch schon zwischen denselben ein Einverständniß zum Zwecke der Sicherung einer übereintimmenden Ausführung auf beiden Seiten bezüglich Breite, Gefälle etc.

Von der Bauverwaltung von Graubünden sind noch folgende Daten über die Lukmanierstraße auf dortiger Seite erhoben worden:

Die ganze Länge von der Paßhöhe und resp. Tessinergrenze bis zur Einmündung in die Oberalpstraße im Dorfe Disentis beträgt 20,8 Kilometer oder 4,3 Stunden.

Davon ist bereits gebaut die Streke vom Dorfe Disentis bis Platta in Medels von 7500 Meter Länge, welche Streke wegen den großen Schwierigkeiten, denen der Bau in der Felschlucht längs dem Mittelrhein begegnete, wo außer großen Mauerwerken und offenen Felssprengungen 11 Tunnel nöthig waren, und wegen drei bedeutenden Brückenbauten bezüglich der Kosten weitaus den größern Theil ausmacht.

Die Gefälle betragen: auf der 13,300 Meter langen Streke von der Paßhöhe bis Platta durchschnittlich 4 ‰, von da bis an den tiefsten Punkt der Straße beim Uebergange über den Vorderrhein durchschnittlich 6 ‰. Das Maximum bleibt wie auf Tessinerseite unter 8 ‰.

Die auf der 1920 Meter langen Streke von der Rheinbrücke bis Disentis bestehende Gegensteigung beträgt im Maximum 6,8 ‰ und durchschnittlich 4 ‰.

Die ausgeführte Streke kostet	Fr. 350,000
die noch zu bauende ist veranschlagt zu	„ 200,000
also betragen die Gesamtkosten	Fr. 550,000

oder Fr. 26. 44 per Längenmeter.

Gründe für das Subventionsgesuch.

Was nun die Gründe zur Rechtfertigung des vorliegenden Gesuches des Kantons Tessin betrifft, so sind es, wie sie sich theils in dem Schreiben dortiger Regierung vom 11. Februar d. J., theils in dem darin gerufenen Schreiben vom 29. März 1870 und demselben beigelegtem Petitum der Gemeinden des Distrikts Blenio enthalten finden, etwa folgende:

Es wird dabei angenommen, daß die allgemeine Lage des Lukmaniers als genügend bekannt vorausgesetzt werden dürfe.

Aus derselben ergebe sich aber von selbst der große Nutzen, den die Herstellung einer Straße über denselben nicht nur für das Bleniothal und das graubündnerische Vorderrheinthal mit ihrer bedeutenden Bevölkerung, sondern für die beiden angrenzenden Kantone noch in weiterer Ausdehnung und sogar für andere Kantone haben müßte. Letzteres wäre, wie hervorgehoben wird, besonders dann der Fall, wenn Straßenverbindungen von Glarus her nach dem Vorderrheinthal erstellt würden, von woher schon bisher ein sehr bedeutender Viehtransit über den Lukmanier nach Italien stattgefunden.

Unter Verweisung auf die günstigen Steigungsverhältnisse und die wesentlich geringere Höhe als die anderer Alpenpässe, wie namentlich des Gotthard, Splügen und auch des St. Bernhardin mit den dadurch bedingten günstigeren klimatischen Verhältnissen, sowie die Abkürzung, welche die Linie Bellinzona-Chur durch die Eisenbahn bis Biasca im Effekte erlange, wird mit Sicherheit angenommen, daß zufolge dieser günstigen Verhältnisse sich ein weit größerer Verkehr auf derselben entwickeln werde, als dies im Allgemeinen vorausgesetzt werden möge.

Indem daher die Petition der Gemeinden des Bezirks Blenio die Bedingungen vorhanden erachtet, welche nach Art. 21 die Bewilligung einer Bundessubvention rechtfertigen, weist sie im Fernern darauf hin, daß unter gleichen Umständen an andere Kantone solche bewilligt worden seien und daher erwartet werden dürfe, daß der Kanton nicht eine ungleiche Behandlung erfahren werde. Dies um so mehr in Rücksicht auf die schwere Heimsuchung durch Wasserverheerungen, welche den Kanton im Allgemeinen und speziell das Bleniothal betroffen und letzteres so sehr der Eröffnung neuer Erwerbsquellen bedürftig machten.

Die Regierung betont noch ganz besonders den Umstand, daß die dem Kanton Tessin auferlegte Gotthardsubsidie für denselben schon an sich eine sehr schwere Last bilde, ihm daraus aber auch noch eine besondere Schwierigkeit in den Anforderungen entstanden sei, welche die von der Bahn nicht durchzogenen Landestheile gegen Uebernahme jener Subsidien bezüglich Bau und Unterhalt ihrer Straßen gestellt hätten. Es betreffe dies namentlich auch das Bleniothal, und der Bund ermögliche daher durch Bewilligung der nachgesuchten Subvention für die Lukmanierstraße eine nach beiden Seiten befriedigende Lösung der in vorstehender Beziehung bestehenden Schwierigkeiten.

In der mehrerwähnten Petition der Gemeinden des Bleniothales werden auch die militärischen Interessen erwähnt, indem die Mei-

nung ausgesprochen wird, der Lukmanier verhalte sich zur Angelegenheit der Vaterlandsvertheidigung analog wie jene andern Pässe, deren Nützlichkeit in dieser Beziehung durch die Bewilligung von Subventionen anerkannt worden sei, wonach sich erwarten lasse, daß in diesem Falle ein Gleiches geschehen werde.

Beurtheilung des vorliegenden Gesuchs.

Hienach zur Beurtheilung des vorliegenden Gesuchs der Regierung des Kantons Tessin und vorab der zum Zwecke desselben gemachten Vorlage übergehend, finden wir erstlich keinen Anlaß zu Aussezungen an dem eingereichten Projekte, zumal seine Genehmigung als definitives Ausführungsprojekt jedenfalls noch vorbehalten bleibt. Auch der Voranschlag bietet keine Veranlassung zur Beanstandung, indem die demselben zu Grunde gelegten Einheitspreise nicht übersezt sind und die dariu ausgesetzten Arbeitsmengen nach einem detaillirten Aufnahmsmaterial berechnet sind, daher als genau angesehen werden dürfen, wenn auch, wie oben gesagt, das ganze Berechnungsoperat nicht vorliegt.

Das Gesuch der Regierung von Tessin lautet auf Bewilligung einer Subvention im Betrage des Drittels der auf Fr. 400,000 abgerundeten Voranschlagssumme.

Wenn damit, wie es scheint, eine fixe Summe gemeint ist, die also Fr. 133,000 ausmachen würde, so wäre dazu zu bemerken, daß der Betrag der Subvention nach der im Subventionsbeschlusse fixirten Proportion aus den nachgewiesenen wirklichen Kosten zu bestimmen ist und der Voranschlag bloß den Maßstab für dessen Maximum abgibt.

Bezüglich der Frage, ob die Lukmanierstraße ein genügendes Maß von Interessen auf sich vereinige, um gestützt auf Art. 21 der Bundesverfassung eidgenössische Unterstützung beanspruchen zu können, haben wir oben die Anschauungen der Regierung von Tessin und der Gemeinden des Bleniothales mitgetheilt. Dieselben konstatiren ein großes Interesse an dieser Straße, gestützt auf eben solche Erwartungen über den Verkehr, der sich darauf bilden werde. Diese Erwartungen werden bezüglich des Waarenverkehrs mit der Abkürzung motivirt, welche die Linie von Bellinzona nach dem Vorderrheinthal und weiter im Effekt durch den Eisenbahntransport bis Biasca erfahren wird.

Selbstverständlich handelt es sich dabei nicht um einen weiter gehenden Transit, sondern um die in den betreffenden graubündnerischen Landestheilen zu konsumirenden italienischen Produkte,

wie namentlich Wein, Mais, Kastanien etc., welche Artikel wie bekannt nach Verhältniß der Bevölkerung in bedeutenden Quantitäten dahin bezogen werden.

In umgekehrter Richtung kommt, wie auch schon bemerkt, der Viehtransport von Graubünden und auch von Glarus her in wesentlichen Anschlag.

Wie gegenwärtig bei allen Bergstraßen wird aber auch hier ein Hauptgewicht auf den Touristenverkehr gelegt. Und in Wirklichkeit kann nicht bezweifelt werden, daß namentlich die obern Theile des Vorderrheinthales, wie Disentis und Medels (Tavetsch kann, als nicht auf der Lukmanierlinie liegend, dabei nicht in Anschlag kommen) in hohem Maße die Eigenschaften, welche die Bedingungen eines Sommeraufenthaltes bilden, besitzen, indem sie verlangte Höhe mit Geschütztheit und Freundlichkeit der Lage vereinigen, und dabei mannigfaltige Gelegenheit zu größern und kleinern Ausflügen in die Alpen- und Gletscherwelt bieten.

Die Straße selbst aber bildet in der Felsschlucht zwischen Disentis und Medels einen jener Hauptanziehungspunkte wie Via Mala, Schyn etc., und es liegt darin auch ein Grund für die Annahme, daß von der italienischen Seite her oder nach derselben dieser Linie der Vorzug vor derjenigen über die Oberalp gegeben werde, selbst wenn nach Erstellung der Gotthardbahn in Fahrzeit und Kosten das entscheidende Moment dafür nicht gefunden werden sollte. Daß bezüglich Offenhaltung im Winter und langer Fahrbarkeit mit dem Rad die nicht große Höhe und klimatisch günstigen Verhältnisse des Lukmaniers einen Vorzug desselben bilden, steht außer Frage.

Gewiß ist aber überdies, daß die Oeffnung einer Gegend nach verschiedenen Seiten die Hauptbedingung für die Steigerung des Fremdenverkehrs bildet. Der Aufschwung desselben im Kanton Graubünden während des letzten Dezenniums leistet dafür einen auffallenden Beweis. Je mehr scheinbare Konkurrenzlinien dieser Kanton sich selbst eröffnete, desto belebter wurde jede derselben. Man sieht es eben, verschiedene Wege für Hin- und Rückreise zur Verfügung zu haben.

Diese Erfahrungen scheinen somit die Erwartungen der betreffenden Bevölkerungen zu rechtfertigen.

Mit welcher Ueberzeugung dieselben übrigens gehegt werden, geht am sprechendsten daraus hervor, daß einerseits die Gemeinden des Bleniothales laut dem bei den Akten befindlichen gedruckten „Appello dei Blegnesi vom November 1868“, also unter dem Ein-

drücke der höchsten durch das damalige Hochwasser verursachten Noth, sich zur Verwendung der Liebesgaben an die Erstellung der Lukmanierstraße bereit erklärten, in welcher sie die nachhaltigste Hilfe für das Thal erblickten, andererseits aber der Kanton Graubünden durch die Bevölkerung des Vorderrheinthales dazu gedrängt wurde, einen so ungemein kostspieligen Straßenbau in Ausführung zu setzen, ohne Sicherheit für die zu dessen Nuzbarmachung nöthige Fortsetzung auf Tessinerseite.

Einen bei dieser Subventionsfrage noch in Anschlag kommenden Beweggrund erblickten wir in dem Umstande, daß die Gegenden zwischen der Gotthard- und Splügenlinie, deren Bevölkerungszahl im Bleniothal 7000 und im Vorderrheinthal 18,000 beträgt, nach gegenwärtigem Ermessen keine Aussicht auf Eisenbahnverbindungen besitzen. Wenn daher um so mehr Grund vorhanden ist, denselben die nöthigen Kommunikationen in den gewöhnlichen Straßen zu geben, so dürfte dies noch ganz besonders Angesichts der den Hochgebirgsgegenden durch Auswanderung drohenden Entvölkerung der Fall sein, gegen die es keinen andern Daum gibt, als die Herbeiführung der Bedingungen des Wohlbefindens in der alten Heimat.

Da, wie oben erwähnt wurde, die Petenten auch die militärische Bedeutung der Lukmanierstraße betonten, so haben wir uns darüber das Gutachten des eidgenössischen Stabsbüreaus erstatten lassen.

Indem wir dasselbe zu den Akten geben, führen wir daraus an, daß die Lukmanierstraße dem Bedürfnisse einer (gegenüber dem näher an der Grenze liegenden St. Bernhardin) sicheren und dabei nicht allzulangen Verbindung zwischen dem linken Flügel und dem Centrum unserer Südfronte entspricht. Dabei findet aber das Stabsbüreau im Allgemeinen, daß die Eröffnung neuer Alpenstraßen nur in Verbindung mit Befestigungen als eine Korrektur des Kriegsschauplatzes zu unsern alleinigen Gunsten und somit als eine Vermehrung unserer definitiven Stärke angesehen werden könnten, indem sie ohne dieses dem Feinde wie uns dienen.

Es ist hier natürlich nicht die geeignete Stelle zum Eintreten auf die ohne Zweifel höchst wichtige Befestigungsfrage. Für den konkreten Fall möchte vielleicht in dieser Richtung in Anschlag kommen, daß die mehrerwähnte Rheinschlucht die Absperrung der Straße in ausgezeichnete Weise erleichtert.

Im Uebrigen wird sich die Frage stellen, ob im national-ökonomischen Interesse allein nicht ein genügender Grund für die Bewilligung der nachgesuchten Subvention liege.

Wir halten unter Verweisung auf früher Gesagtes und im Hinblike auf die schon jetzt alle Voraussicht übersteigenden Früchte der bisher für die Gebirgsstraßen gebrachten Opfer dafür, daß der Bund die Unterstützung auch des hier in Frage stehenden Friedenswerkes in seiner Mission zu erblicken habe.

Hienach bleibt uns bloß noch das Beitragsverhältniß zu besprechen, und wir finden keinen Einwand gegen den von Tessin nachgesuchten Drittel der Kosten, da dies die, wie bei frühern ähnlichen Werken, so auch leztlich bei den Straßen von Bulle-Boltigen und La Croix angenommenen Proportion ist.

Es kommt dabei noch in Betracht, daß in Folge der Verzichtleistung des Kantons Graubünden auf eine Subvention für seine größere und bedeutend kostspieligere Abtheilung dieser Straße der Beitrag des Bundes gegenüber der ganzen vorliegenden Unternehmung höchstens $\frac{1}{7}$ der Kosten ausmacht.

Wir erlauben uns, somit den nachfolgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses Ihrer Genehmigung zu empfehlen, und ergreifen den Anlaß, Ihnen, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 20. Juni 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

einen Beitrag des Bundes an den Kanton Tessin für Erstellung
der Lukmanierstrasse.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuchs der Regierung des Kantons Tessin vom 11. Februar 1873, sowie einer darin gerufenen Eingabe derselben Regierung vom 29. März 1870, sammt dem einbegleiteten Gesuche der Gemeinden des Bleniothales vom 7. Februar 1870 und einer gedruckten Ansprache der letztern vom 2. November 1868, sämmtlich betreffend einen Beitrag des Bundes zur Erstellung der Lukmanierstrasse auf Seite des Kantons Tessin;

2) eines Schreibens der Regierung des Kantons Graubünden vom 14. Mai 1873, worin gestützt auf einen bestehenden Volksbeschluß erklärt wird, daß die Vollendung der bereits theilweise ausgeführten Lukmanierstrasse auf Seite dieses Kantons stattfinden werde, sobald die Ausführung auf Tessinergebiet gesichert sei;

3) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 20. Juni 1873;

beschließt:

Art. 1. Dem Kanton Tessin wird für die Erstellung der Lukmanierstrasse von Olivone bis an die Grenze des Kantons Graubünden auf der Paßhöhe ein Bundesbeitrag von einem Drittel der Kosten in dem Sinne bewilligt, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 133,000 — $\frac{1}{3}$ von Fr. 400,000 — nicht übersteigen darf.

Art. 2. Der Bau dieser Straße soll inner der Frist von drei Jahren vom Inkrafttreten dieses Beschlusses an gerechnet, vollendet sein.

Art. 3. Die Ausbezahlung des Bundesbeitrags erfolgt im Verhältnisse des Fortschreitens der Arbeiten nach den vom Bundesrathe genehmigten Ausweisen (Situationen) über den Stand der Arbeiten und den dafür ergangenen Kosten.

Art. 4. Das definitive Ausführungsprojekt dieser Straße unterliegt der Genehmigung des Bundesrathes.

Die Fahrbahnbreite soll 4,20 Meter betragen, ausschließlich die gepflasterte Schale (cunetta) von 0,60 Meter Breite. Die Maximalsteigung soll 7 bis 8 ‰ nicht überschreiten. Die Straße soll, wo es für die Sicherheit der Passage nöthig ist, mit Wehrsteinen, Geländern oder Parapetmauern versehen werden.

Mit dem definitiven Ausführungsprojekte sind zur Genehmigung einzureichen:

- a. Normalzeichnungen über das Querprofil der Straße in den durch die Art des Terrains und die Lage der Straße zu demselben bedingten verschiedenen Formen, wobei die einzelnen Bestandtheile derselben mit Einschreibung der Dimensionen darzustellen sind;
- b. Normalzeichnungen von den in größerer Zahl und in analoger Form sich wiederholenden Objekten, wie namentlich den größeren und kleinern Durchlässen;
- c. Spezialpläne von den größeren Kunstbauten, namentlich Brücken.

Art. 5. Dem Bundesrathe ist ferner vorbehalten, die planmäßige Ausführung des Planes überwachen zu lassen, wobei der Kanton diesfälligen Anordnungen und Weisungen sich zu unterziehen hat.

Art. 6. Der Kanton Tessin hat für den spätern Unterhalt der Straße unter Aufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Demselben liegt, sofern er die Offenhaltung der Straße im Winter für nothwendig erachtet, die Besorgung des Schneebruchs ob.

Ast. 7. Die Zusicherung des Bundesbeitrags tritt erst in Kraft, nachdem von Seite des Kantons Tessin die Ausführung der Straße gesichert sein wird. Dem Bundesrathe steht hierüber die Entscheidung zu.

Art. 8. Dem Kanton Tessin wird für Vorlegung der Ausweise (Art. 7) eine Frist gesetzt bis 31. Dezember 1873.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn Rigi-
kaltbad-Rigikulm-Arth an die Arther-Rigibahn-Gesell-
schaft.

(Vom 27. Juni 1873.)

Tit.!

Einer Gesellschaft von Arth, bestehend aus den Herren

G. Bürgi, Kommandant,
Al. Mettler, Präsident,
Med. Dr. Melch. Kamer, Sohn,
K. Reding, Kantonsrath,
P. A. Rickenbach, Notar,
M. Römer-Imfeld, Vize-Präsident,
J. Bürgi, Gemeindspräsident,
Dom. Märchi, Gemeinderath,
J. Kamer-Späni, zum Adler, Gemeinderath,
X. Weber, Kantonsrath, und
G. K. Weber, Gemeinderath,

wurde zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft vom schwyzerischen Kantonsrath am 23. Juni 1870 die Konzession für eine Eisenbahn von der Luzernergränze oberhalb Kaltbad über Rigikulm in die Thalsole Arth-Goldau ertheilt.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffen einen
Bundesbeitrag an die Erstellung einer Lukmanierstrasse. (Vom 20. Juni 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.07.1873
Date	
Data	
Seite	935-946
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 719

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.