
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau der Grimselstraße von Hof (Innertkirchen) bis Gletsch.

(Vom 30. August 1889.)

Tit.

Der Regierungsrath des Kantons Bern hat mit Schreiben vom 29. Mai 1886 zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch eingereicht:

- 1) Es sei dem Kanton Bern für die Bauausführung der in seinem Gebiete gelegenen und auf Fr. 1,500,000 berechneten Strecke der Grimselstraße von Hof bis Kantonsgrenze Wallis ein Bundesbeitrag von zwei Dritteln der wirklichen Kosten zu bewilligen und
- 2) es sei durch den Bund dafür zu sorgen, daß die Strecke von der Kantonsgrenze bis in die Furkastraße bei Gletsch zu gleicher Zeit gebaut werde. Alles unter Festsetzung der daherigen angemessenen Fristen für den Beginn und die Vollendung des Baues.“

Von der Ansicht ausgehend, daß es sich für den Bund nicht darum handeln könne, bezüglich der Straße auf Wallisergebiet lediglich dem von Bern unter Ziff. 2 gestellten Begehren zu entsprechen, jedoch anerkennend, daß es eine nothwendige Voraussetzung für die Subventionirung der Straße auf Bernergebiet sei, daß dieselbe auch auf Walliserseite ausgeführt werde, richteten wir unterm 7. August 1886 an die Regierung von Wallis die Anfrage, welche Ansicht dafür bestehe, daß der Kanton Wallis diesen Theil des fraglichen Straßenbaues übernehme.

Mit Schreiben vom 25. November 1887 erhielten wir von Wallis die Antwort, daß ein limitirter Beitrag, jedoch auch dieser vorläufig unverbindlich, in Aussicht gestellt werde.

Um allseitig über die Bedeutung der Straße unterrichtet zu sein, holten wir beim schweizerischen Militär-, sowie beim Postdepartement Gutachten ein. Die Schlußfolgerungen des Erstern lauten folgendermaßen:

- „1) daß die militärische Bedeutung einer fahrbaren Grimselstraße für die Landesvertheidigung von überwiegendem Vortheil ist, namentlich wenn eine Fortsetzung der Verbindung des Rhone- mit dem Bedrettothale nicht zu Stande kommt;
- 2) daß die Erstellung einer Grimselstraße der beschlossenen Befestigung des Gotthardmassives, speziell der Furka, noch erhöhte Wichtigkeit verleiht, und deren Tracé so anzulegen wäre, daß die Anbringung von Sicherungen keine Schwierigkeiten darbietet;
- 3) daß eine Subventionirung solcher Verbindungen, bezw. Alpenstraßen 2. Ranges, die der Landesvertheidigung ausnahmsweise dienen, durch den Bund, von diesem Standpunkte aus gerechtfertigt erscheint, in der Voraussetzung jedoch, daß die Subvention erst einzutreten hat, wenn auch die Ausführung der auf Wallisergebiet liegenden Strecke der Straße gesichert ist.“

Das Postdepartement bemerkt, daß unter der Voraussetzung einer Korrektur der Straße beim Kirchet und eines sorgfältigen Unterhaltes der Grimselstraße, sowie alljährlicher rechtzeitiger Oeffnung derselben für den 15. Juni und auf Kosten der theiligten Kantone, dasselbe die Errichtung zweier Sommerpostkurse zu beantragen bereit sei und namentlich auch eine Verbesserung des Betriebsergebnisses der korrespondirenden Furkakurse davon erwarte.

Nach einem von Bern veranlaßten und von Wallis beschickten Augenschein, zu dem wir auf Ansuchen von ersterer Seite auch den eidgenössischen Oberbauinspektor abordneten, haben wir infolge Berichterstattung desselben das Projekt und den Voranschlag an die Regierung von Bern zur Revision zurückgestellt, wobei unter Anderem eine Verlegung des Tracé auf Wallisergebiet, sowie besseres Anschmiegen desselben an das Terrain auch auf Bernergebiet anempfohlen wurde, dies behufs Erzielung größtmöglicher Ersparnisse, unter dem Vorbehalte, daß damit die Stellungnahme der Bundesbehörden zu dieser Angelegenheit in keiner Richtung präjudizirt werden solle.

Unterm 5. / 7. Juni dieses Jahres haben nun die Regierungen der Kantone Bern und Wallis, nachdem eine Einigung zwischen ihnen bezüglich des Tracé auf Wallisergebiet, sowie bezüglich Vertheilung der Kosten, stattgefunden hatte, das gemeinsame Gesuch an uns gerichtet, wir möchten Ihnen beantragen:

„Es sei den Kantonen Bern und Wallis für die Bauausführung der in beiden Kantonsgebieten gelegenen und auf Fr. 1,600,000 berechneten Kosten der Grimselstraße von Hof, Kanton Bern, bis Gletsch, Kanton Wallis, ein Bundesbeitrag von zwei Dritttheilen zu bewilligen.“

Mit diesem Gesuche wurde ein detaillirtes Projekt sammt Kosten-voranschlag und Bericht eingereicht, und zwar sowohl für die bereits gebaute Strecke der Grimselstraße, an welcher eine Verbreiterung vorgenommen werden soll, nämlich von Hof bis Guttannen, als auch für die neue Strecke von Guttannen bis Kantonsgrenze, mit neuer Projektirung der Strecke von oberhalb der Meyenwand bis Gletsch.

Auf die Behandlung dieses Projektes übergehend, glauben wir zuerst einige historische Angaben voraussenden zu sollen, wie solche in dem Schreiben von Bern vom 29. Mai 1886 enthalten sind.

Der Paß über die Grimsel war schon zur Zeit Herzogs Berchtold von Zähringen, also am Anfang des XIII. Jahrhunderts bekannt. Derselbe diente nebst spontanen Kriegszwecken hauptsächlich als Handelsweg von Italien nach der Schweiz und Deutschland.

Ueber die penninischen Alpen wurden sowohl der Albrun- als auch der Griespaß benützt. Beide gehen auf italienischer Seite von Domo d'Ossola aus, wobei in frühester Zeit öfters der Albrun-, später dann der Griespaß benützt wurde, letzterer wohl nur der Abkürzung des Weges von Obergestelen bis Viesch wegen, da derselbe sonst als über einen Gletscher gehend, der gefährlichere ist.

Der ursprüngliche Handelsverkehr geschah auf die Weise, daß italienische Kaufleute Waarenkaravanen von je 20—30 Manthieren organisirten, ihre Exportgegenstände jenseits der Grenze unterwegs veräußerten und dafür gangbare Produkte der von ihnen besuchten Gegenden als Rückfracht mit zurücknahmen. Zu ihrer Sicherheit verschafften sie sich Geleitsbriefe, wofür die betreffende Regierung eine Gebühr und als Vergütung für den Unterhalt der Wege und Brücken Zoll und Weggeld erhoben.

An die Stelle der improvisirten Handelszüge trat später ein mehr oder weniger regelmäßiger Dienst durch die Säumer. Die-

selben besorgten den Transport der ihnen anvertrauten Güter auf eine durchaus zuverlässige Weise, und hatten ihre bestimmten Tagmärsche, sowie Stationen mit Gehalthäuser oder Susten, wo die Waaren abgegeben und eingenommen wurden. Solche Susten existirten notorisch in Unterseen, Brienz, Hof, Guttannen, Obergestelen (für den Griespaß), Binn (für den Albrunpaß) und Domo d'Ossola.

Später wurde dann der Säumerdienst territorial. Die ennetbergischen (wälschen) Säumer brachten ihre Waaren in das erste, zunächst der Wallisergrenze gelegene Dorf, wo dieselben von den Wallisern abgeholt wurden, um sie dann auf Bernerboden den Hasli-Säumern zu übergeben. Theilstelle zwischen Wallis und Hasli war das Grimselhospiiz.

Schon unterm 12. August 1397 wurden die wechselseitigen Handelsbeziehungen und Verkehrsverhältnisse staatlich geregelt, indem zu Münster im Wallis eine Uebereinkunft der Boten von Bern, Thun, der Dörfer von Wallis und der Boten von Bomatt und Eschenthal abgeschlossen wurde, betreffend Herstellung, Instandhaltung und Sicherung der Kaufmannsstraße über die Grimsel nach Bomatt (Formazzathal) und Eschenthal (Val d'Ossola unterhalb Domo d'Ossola). „Wir (die Vorgenannten) sind mit einander übereingekommen, die Straße der Kouflüten von Lamparten und andern, wo sie herkomm, mit ihr Kaufmannschaz, zu legen dur unser Gebiet und unser Land“ etc.

Zoll- und Weggelder wurden grundsätzlich zum Unterhalt der Wege und Brücken bezogen und verwendet.

Die über die Grimsel exportirten Handelsartikel waren hauptsächlich Vieh, Käse, Leder und Eisenwaaren.

Nachdem der Verkehr Jahrhunderte lang ein ziemlich bedeutender gewesen war, nahm er mit Erstellung anderweitiger besserer Straßen immer mehr ab. Ein solcher Straßenbau war derjenige über den Simplon in den Jahren 1800—1805, der den ganzen Verkehr von Domo d'Ossola nach dem Wallis aufnahm, sowie die successive Verbesserung der Gotthardroute.

Im Anfang der 60er Jahre schien ein neuer Wendepunkt für die Grimsel eintreten zu wollen, indem besonders aus militärischen Gründen bessere, d. h. fahrbare Verbindungen aus der schweizerischen Hochebene mit den Thälern des Vorderrheins, der Aare und der Rhone angestrebt wurden. Da wurde nun gegenüber der Furkastraße eine solche über die Grimsel in Aussicht genommen, und dieselbe nur aufgegeben, weil man einer direkten Verbindung

von Reuß- und Vorderrheinthal mit dem Rhonethal eine größere Bedeutung in politischer, aber besonders militärischer Hinsicht beimaß, als einer solchen mit dem Aarethal, welche für erstere Verbindung noch eines zweiten Bergüberganges, den Brünig oder den Susten, bedurft hätte.

Die erste Straßengruppe, nämlich Oberalp, Furka und Axenstrasse, sowie das bündnerische Straßennetz sind nun seit langem erstellt und erweisen sich für die betreffenden Thalschaften, ja für einen großen Theil des Landes, von hohem Werthe. Späterhin fanden neue Verhandlungen statt, um die Anlage einer zweiten Gruppe von Alpen- oder Militärstraßen auszuführen. Es handelte sich damals um die Grimsel-, Klausen-, Panixer- und Pragelpässe, allein es kam wegen der damaligen nicht ganz günstigen Finanzlage des Bundes zu keinem Ausführungsbeschlusse und so trat der Gedanke einer Ausführung dieser zweiten Gruppe der Alpenstraßen wieder in den Hintergrund. Jetzt aber, wo die Beziehungen des öffentlichen Verkehrs sich immer mehr entwickeln, wo die Gotthard- und die Brünigbahn erstellt sind, gewinnt auch die Frage eines fahrbaren Grimselüberganges eine sehr große Bedeutung, als Touristen-, Verkehrs- und Militärstraße.

Der Grimselpaß führt vom bernischen Oberhasli in das Oberwallis und liegt in dem östlichsten Theile der Berneralpen, welche in dem 4275 m. hohen Finsteraarhorn kulminiren. Ausgangspunkt desselben auf bernischer Seite ist Hof, von wo aus eine 3 m. breite Fahrstraße mit einer Maximalsteigung von 8 % bis Guttannen führt. Von dort aus geht ein 1.5 — 2 m. breiter, guter Saumpfad nach dem Grimsel-Hospiz, die zwei Thalstufen beim Handegg-Wasserfall und bei der Stockstege in zahlreichen Kehren überwindend. Vom Hospiz zieht sich derselbe neuerdings in zahlreichen Kehren (in den Merlen) hinauf nach der Paßhöhe, von wo aus drei Zweige in's Rhonethal hinunter führen, östlich an der Hausegg und dem Todtensee vorbei nach dem Kulminationspunkte, über die Meyenwand hinunter nach Gletsch zum Anschluß an die Furkastraße, und in südlicher Richtung sich gabelnd, nach Oberwald und Obergestelen, den letzten Ortschaften des Oberwallis.

Die projektierte Grimselstraße schließt nun in Hof (Gemeinde Innertkirchen) an die von Meiringen über den sog. Kirchet herkommende Straße an, führt in gleicher Richtung bald oberhalb, bald unterhalb des schon erwähnten Weges dem Laufe der Aare folgend nach dem Grimselhospiz, erreicht bei der Kantonsgrenze Bern-Wallis ihren Kulminationspunkt und zieht sich über die Meyenwand hinunter nach Gletsch, dort in die Furkastraße einmündend.

Die ganze Straßenanlage, in einer Länge von 32,933 m., zerfällt in folgende zwei Theile:

- a. Erweiterung der bereits bestehenden 3 m. breiten Straße zwischen Hof und Guttannen auf 4.20 m. Gesamtbreite, Länge 9012 m.
- b. Neuanlage einer 4.20 m. breiten Fahrstraße zwischen Guttannen und Gletsch auf 23,921 m. Länge, von welchen 17,847 m. auf Gebiet des Kantons Bern und 6074 m. auf Gebiet des Kantons Wallis entfallen.

Der bereits erstellte 3 m. breite Fahrweg zwischen Hof und Guttannen wurde, wie schon gesagt, auf dem Tracé des vorliegenden Projektes ausgeführt, so daß es sich hier nur um eine Verbreiterung desselben auf die normale Breite von 4.20 m. handelt. Bis zur äußern Urweid führt der Weg der Thalsohle entlang. Zwischen der äußern und der innern Urweid wurde derselbe, um ein bedeutendes Gefälle zu vermeiden, in die Felswände der Zuben eingesprengt. Diese Partie mit ihren Halbgallerien und kurzen Tunneln ist die schönste und großartigste der ganzen schon bestehenden Anlage. Weiter aufwärts gehend hat der Weg ähnlichen Charakter. Auch hier kommen steile, felsige Abhänge vor; so die sog. „tonnende Fluh“ mit ihrem Tunnel sammt Voreinschnitten. Beim Dörfchen „Im Boden“ geht der Weg vom rechten Ufer der Aare auf das linke über und führt dann über die sonnigen Matten des Aegersteins und den breiten Zug der Spreitlaunen nach Guttannen, dem letzten im Aarethale gelegenen Kirchdorf mit 465 Einwohnern.

Von Guttannen hinweg besteht, wie schon erwähnt, zur Zeit nur ein 1.5—2 m. breiter Saumweg, weshalb von hier weg die Neuanlage der Straße beginnt.

Bis Tschingelmatt zieht sich dieselbe meist durch gut bestandenen Wald auf dem linken Ufer der Aare hin, setzt dann an diesem Punkte über den Fluß und hält sich, den Lawinenzügen der linken Thalseite ausweichend, auf dem rechten Ufer bis Schwarzbrennen. Hier wird die Aare neuerdings überschritten und nun auf dem gleichen Ufer bleibend, aber mit schon 8 % Steigung die „Stäubenden“ passirt, die Breitwaldalp durchzogen und in einer Entwicklung von zwei Serpentinien am prächtigen Handegg-Wasserfall vorbei die Höhe der Handegg erreicht. Von hier weg geht das Tracé an der Handegglaunen und am Säumerstein vorbei, dann werden die felsigen, steilen Hänge „helle Platten“ und „böse Seite“ passirt und beim sog. kleinen Bogen nochmals die Aare überschritten. Hier auf dem rechten Ufer wird das günstigere

Terrain bei Kunzentännlen zu einer langen Entwicklung möglichst ausgenutzt, um ohne Serpentin den Aufstieg bei der Stockstege überwinden zu können. Beim sog. großen Bogen kehrt die Straße wieder auf die linke Thalseite zurück, der Bächlisbach wird überschritten und am Rätherichsboden vorbei, zuerst beim hohen Lärch längs dem dortigen Felsabhang ansteigend, das Sommerloch erreicht. Diese Partie, welche bedeutende Felssprengungen erfordert, ist eine der schwierigsten der ganzen Grimselstraße. Nach dem Sommerloch überschreitet die Straße bei der Spitalbrücke noch einmal die Aare und führt auf dem rechten Flußufer am Spitalnollen vorbei nach dem Hospiz.

Das Tracé überschreitet nun den Grimselsee bei seiner größten Verengung und wird sodann in 5 Serpentin den Aufstieg über die sog. Merlen zur Kantonsgrenze hinauf gewonnen.

Von der Kantonsgrenze führt dann die Straße zwischen dem Todtensee und der Hausegg an die Meyenwand, wo der Abstieg in 6 Serpentin hinunter nach Gletsch erfolgt und die Grimselstraße in die Furkastraße einmündet.

Die Höhenverhältnisse und die Entfernungen der Hauptpunkte sind folgende:

Hof (626 m. über Meer) bis Guttannen (1050 m. über Meer)	9.0 km.
Guttannen bis Handegg (1417 m. über Meer)	6.2 "
Handegg bis Grimsel-Hospiz (1874 m. über Meer)	7.4 "
Grimsel-Hospiz bis Kantonsgrenze (2172 m. über Meer)	4.3 "
Kantonsgrenze bis Gletsch (1757 m. über Meer)	6.0 "
Total	32.9 "

Von Hof bis Guttannen hat man somit eine Höhedifferenz von

Guttannen bis Handegg	424 m.
Handegg bis Grimsel-Hospiz	367 "
Vom Grimsel-Hospiz bis Kantonsgrenze	457 "
Von der Kantonsgrenze bis Gletsch	298 "
	415 "

Was die relativen Gefälle betrifft, so ist die Straße auf 1934 m. Länge horizontal und hat im Uebrigen folgende Steigungen oder Gefälle:

2,960 m.	unter 2	%.
4,477 "	2 bis 4	%.
2,932 "	4 "	6
14,538 "	6 "	8
6,092 "	8 "	8.6

Das Maximalgefälle beträgt also 8.6 %, bei der Ausführung wird jedoch Bedacht genommen werden, die Strecken mit diesem Gefälle nach Möglichkeit zu verkürzen.

Die Fahrbahnbreite beträgt 4.20 m. und zwar einschließlich 0.80 m. von den zu 0.60 m. angenommenen Seitenschalen, wo eine solche vorkommt; die Straßeneinfriedigungen, als: Wehrsteine, Geländer und Brustmauern, fallen außerhalb dieser Breite.

Die kleinsten Radien der Serpentinaen betragen für die Mitte der Fahrbahn 10 m.

In Distanzen von 300 m. sind Ausweichplätze angenommen; die Straße soll überhaupt, wo dies ohne Vermehrung der Kosten zu erreichen ist, nach Möglichkeit verbreitert werden.

Trotzdem das Tracé nun soviel wie immer dem Terrain angeschmiegt worden ist, erhält man noch folgende ganz bedeutende Arbeitsmengen:

Aushub in grobem Bergschutt		37,376 m ³ .
Offene Felssprengungen		97,531 "
Tunnelerweiterung		384 "

Im Ganzen 135,291 m³.

Im Fernern sind 16,569 m³. Stütz- und Futtermauern, 47,813 m³. Steinverkleidungen der Böschungen, 160 laufende Meter Tunnel, 1 gewölbte Gallerie mit Bachüberführung, 10 m. lang und 1 Gallerie in Eisenkonstruktion, 120 m. lang, Total 130 m. Länge, 12 Brücken von 5 bis 28 m. Spannweite, hievon 3 hölzerne, 4 steinerne, 4 eiserne und 1 eiserne mit Betongewölben, 9 größere Durchlässe und 154 l. m. große Dohlen, 1200 l. m. kleine Dohlen, also im Ganzen 1354 l. m.; auf 1536 l. m. sind Brustmauern vorgesehen und im Uebrigen Schranken und Wehrsteine erforderlich.

Der Kostenvoranschlag beträgt im Ganzen Fr. 1,600,000 welche Summe sich folgendermaßen auf die einzelnen Sektionen vertheilt:

A. Erweiterung.

H o f - G u t t a n n e n .

(Länge 9012 m.).

a. Hof-äußere Urweid		Fr. 19,700
b. Aeußere-innere Urweid		" 45,500
c. Innere Urweid-Benzlauigraben		" 107,700
d. Benzlauigraben-Guttannen		" 63,200
Uebertrag	_____	Fr. 236,100

		Uebertrag	Fr. 236,100
Hiezu für Vorarbeiten	.	Fr. 6,000	
Bauleitung	.	" 11,900	
			" 17,900

Total Erweiterung Fr. 254,000

somit Fr. 28 per laufenden Meter.

B. Neuanlage.

I. Guttannen - Kantonsgrenze.

(Länge 17,847 m.).

a. Guttannen-Schwarzen-			
brunnen	.	Fr. 132,000	
b. Schwarzenbrunnen-			
Handegg	.	" 109,700	
c. Handegg-großer			
Bogen	.	" 223,000	
d. Großer Bogen -			
Spitalbogen	.	" 166,000	
e. Spitalbogen - Kan-			
tons-grenze	.	" 236,000	
			Fr. 866,700

Hiezu für Vorarbei-			
ten	.	Fr. 29,300	
Bauleitung	.	" 45,000	
Extra - Unvorher-			
gesehenes	.	" 65,000	
			" 139,300

Total Neuanlage auf Bernergebiet Fr. 1,006,000
oder Fr. 56. 30 per laufenden Meter.

II. Kantonsgrenze - Gletsch.

(Länge 6074 m.)

Bauarbeiten	.	Fr. 311,000	
Vorarbeiten	.	Fr. 13,000	
Bauleitung	.	" 16,000	
			" 29,000

Total Neuanlage auf Wallisergebiet Fr. 340,000
oder Fr. 56 per laufenden Meter.

Gesamtkosten Fr. 1,600,000

was bei einer Gesamtlänge von 32,933 m. Fr. 48. 60 per laufen-
den Meter ergibt.

Die Prüfung des vorliegenden Projektes durch das Oberbauinspektorat hat ergeben, daß die im Berichte des Oberbauinspektors vom 23. Dezember 1887 vorgeschlagenen Abänderungen über das erst eingesandte Projekt durchwegs berücksichtigt worden sind, so daß dasselbe gegenwärtig zu keinen weitem Bemerkungen Anlaß gibt. Auf nähere Konstruktionsdetails einzutreten, ist hier nicht nothwendig; es kann dies, falls die Straße mit Bundesunterstützung ausgeführt wird, soweit nöthig, später bei der definitiven Genehmigung des Projektes für die einzelnen Sektionen durch den Bundesrath stattfinden, wobei jederzeit auf größtmögliche Verbesserungen in jeder Hinsicht Bedacht genommen werden wird.

Bezüglich der Kosten ist hier nur zu bemerken, daß die für die Vorarbeiten und für das Extra-Unvorhergesehene angesetzten Summen etwas hoch erscheinen. In der von der Regierung von Bern eingereichten Erklärung ist dies damit begründet, daß in der erstern Summe die Kosten für Aufstellung des gegenwärtigen Projektes, dann für die erforderlichen Plankopien, Detailpläne für den Bau und endlich die noch aufzunehmenden Katasterpläne nach erfolgter Bauausführung inbegriffen sind. Die Annahme der zweiten Summe wird noch dadurch weiters begründet, daß im Kostenvoranschlag angenommen ist, daß an ganz steilen Felshängen Halbgallerien ausgeführt werden sollen; die Erfahrung aber lehre, daß gerade in Gneiß und Granit sich solche infolge vorhandener Klüftungen (Abgänge) nicht immer in der in den Profilen berechneten Weise durchführen lassen und daher die abzutragenden Felsmassen viel bedeutender sind. Auch werde die Bauausführung zwischen Guttannen und Grimsel überhaupt erschwert durch den Mangel an Wohnstätten, die Schwierigkeit der Zufuhr von Lebensmitteln und sodann namentlich durch die Witterungsverhältnisse.

Wir finden nun diese Auseinandersetzungen richtig, indem die erstgenannten Bodenverhältnisse, besonders bei der Stockstege, derart sind, daß ohne Zweifel bedeutende Felsmassen zur Erlangung der Sicherheit der Straße weggesprengt werden müssen; dann ist aber auch Wahrscheinlichkeit, daß in erhöhtem Maße Vorkkehrungen zum Schutz gegen Lawinen und Steinschlag nothwendig werden, so daß wir gegen die Aufnahme dieser Summe nichts einzuwenden haben, dies um so weniger, als bei der Berechnung des Bundesbeitrages die wirklichen Kosten berechnet werden, insofern die Ausführung unter dem Kostenvoranschlag bleibt.

Was die Beantwortung der Frage anbelangt, ob dem vorliegenden Subventionsgesuche entsprochen werden könne, so kann dieselbe unbedingt bejaht werden, indem bei demselben alle Bedingungen

zutreffen, die bei frühern Subventionsbewilligungen an ähnliche Bauten gestellt worden sind.

Einmal hat der Bund ein militärisches Interesse am Zustandekommen dieses Baues. Dann wird die Erstellung einer fahrbaren Straße über die Grimsel ohne Zweifel auch den allgemeinen Verkehr zwischen dem Rhonethal und dem Reußthal einerseits, und dem Aarethal andererseits steigern. In noch viel bedeutenderem Maße wird dies aber für den Fremden (Touristen)-Verkehr der Fall sein, indem die Reise von Luzern über den Vierwaldstättersee, die Gotthardbahn, die Furkastraße mit dem Rhonegletscher, dann die Grimsel mit dem Handeggfall, in's Berner Oberland eine der schönsten und wechsellvollsten Touren ist, welche man in der Schweiz überhaupt machen kann. Endlich trifft auch dies noch zu, daß dem Bau dieser Straße bedeutende Schwierigkeiten der Ausführung, sowie daheringe Kosten entgegentreten, deren Ueberwindung die Kräfte der theiligten Kantone überschreitet, daher der Bund unterstützend aufzutreten muß, wenn ein Zustandekommen überhaupt möglich sein soll.

Bezüglich des Beitragsverhältnisses stellen die Regierungen von Bern und Wallis, wie schon erwähnt, das Gesuch, der Bund möchte an den Bau der Grimselstraße einen Bundesbeitrag von zwei Dritttheilen bewilligen und begründen dies in ihrem Schreiben folgendermaßen:

„Wir erlauben uns, zur Empfehlung des Gesuches und zu Gunsten des von uns gewünschten Beitragsverhältnisses noch anzuführen, daß der Kanton Bern für Erstellung einer fahrbaren (3 m. breiten) Straße zwischen Hof und Guttannen bis zum Jahr 1886 bereits eine Summe von Fr. 250,397 ausgegeben hat.

Die Straße wurde in Anlehnung an das vorliegende Projekt ausgeführt, so daß es sich heute nur noch um eine Erweiterung auf die vorgesehene Breite von 4.20 m. handelt, welche allein in vorliegendem Kostenvoranschlag berücksichtigt ist.

Rechnet man die genannte Summe zu den hievor angegebenen Baukosten, so erhält man als Gesamtkosten der Straße bis Gletsch Fr. 1,850,397.

Wenn nun auch, bisheriger Uebung gemäß, der Bund auf Subventionirung bereits ausgeführter Arbeiten nicht eintritt, so dürften die bezüglichen beträchtlichen Ausgaben doch wenigstens bei Feststellung des Betheilungsverhältnisses des Bundes an die künftigen Bauausgaben in Berücksichtigung gezogen werden. Wir glauben dabei noch hinweisen zu dürfen auf den Bundesbeschluß vom 26. Juli 1861, womit den Kantonen Wallis, Uri, Graubünden

und Schwyz für die Furkastraße, Oberalpstraße und Axenstraße ebenfalls zwei Drittel der Erstellungskosten, oder im Maximum Fr. 1,750,000 bewilligt wurden.

Wir möchten sodann noch betonen, daß ohne Verabreichung einer Bundessubvention in gewünschtem Maße die Ausführung des Straßenbaues auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben werden müßte, denn es würde für die beiden ohnehin finanziell stark in Anspruch genommenen Kantone zur Zeit schwierig sein, größere Leistungen aufzubringen, als diejenigen, welche nach Abzug des in Aussicht genommenen Bundesbeitrages noch übrig bleiben. Von Herbeiziehung der zunächst interessirten meist ärmeren Gemeinden kann z. B. keine Rede sein.

Der Bau der in Frage liegenden Gebirgsstraße ist nun aber von so großer Bedeutung, daß wir uns der Hoffnung hingeben, der Bund, welcher an der Erstellung nach verschiedenen Richtungen hin ein eminentes Interesse haben muß, werde die nachgesuchte Subvention bewilligen und damit wiederum einem Werk zur Durchführung verhelfen, dienend der Wohlfahrt, Sicherheit und Ehre unseres Landes.“

Bei der Bemessung des Bundesbeitrages an den Bau der Grimselstraße glauben wir folgende Verhältnisse in Berücksichtigung ziehen zu sollen:

Die fragliche Straße stund schon in den Jahren 1860/62 in Frage, als es sich um die Erstellung der sog. militärischen Alpenstraßen handelte. Sie konkurrierte damals mit der Furkastraße. Man war darüber einig, daß derselben aus Gründen der Landesvertheidigung sowohl wie des Aufschließens interkantonalen Verbindungen überhaupt ein hervorragendes eidgenössisches Interesse zukomme, und wenn sie in das Alpenstraßenprogramm von 1862 nicht mit aufgenommen wurde, so lag der Grund darin, daß das Programm aus finanziellen Gründen auf das Nothwendigste beschränkt werden mußte und die Fahrbarmachung des Furkapasses nach gewissen Seiten hin wichtiger und dringlicher erschien. Die Grimselstraße muß aber auch jetzt noch in die Kategorie der militärischen Alpenstraßen eingereiht werden und darf als Fortsetzung des in den Jahren 1860/62 inaugurierten Programms gelten.

Wenn dieses Verhältniß darauf hinweist, bezüglich der Bundesbetheiligung eine gleiche Behandlung eintreten zu lassen, wie sie den analogen Straßenbauten zu Theil geworden ist, so werden wir darin noch durch eine andere Erwägung bestärkt. Die Regierung von Wallis erklärt, ihre Betheiligung an den Kosten des Straßen-

baues auf die Aversalsumme von Fr. 60,000 beschränken zu müssen. Die Folge hievon ist, daß die übrigen ungedeckten Kosten des Straßenbaues auf Wallisergebiet mit Fr. 280,000 zu Lasten des Kantons Bern fallen, welcher die Gesamtbaute zu übernehmen hat. Für diesen Kanton tritt nun noch der erschwerende Umstand hinzu, daß weder die zwei kleinen und armen, auf dem Gebiete der Straßenbaute liegenden Gemeinden Hof und Guttannen, noch die Landschaft Oberhasle zu den Kosten derselben herbeigezogen werden können, so daß der Kanton einzig für dieselben aufzukommen hat.

Unter solchen Umständen ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Ausführung des Projekts nur unter der Bedingung möglich wird, wenn der Bund einen ansehnlichen Theil der Kosten übernimmt. Geschieht dies in gleichem Maße wie bei den schon gebauten militärischen Alpenstraßen, d. h. durch Gewährung eines Beitrags von zwei Drittheilen der budgetirten Kosten, so verbleibt zu Lasten der beiden Kantone Bern und Wallis, neben den Kosten des Unterhalts, noch eine Summe von Fr. 533,000.

Im Interesse des Zustandekommens des für die Eidgenossenschaft wichtigen Werkes haben wir uns entschlossen, Ihnen die Gewährung eines Bundesbeitrages in der angegebenen Höhe zu beantragen.

Indem wir damit den eidgenössischen Räten den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten uns beehren, benutzen wir zugleich auch diesen Anlaß, dieselben unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. August 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

L. Ruchonnet.

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:

Schatzmann.



Bundesbeschluß

betreffend

Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Bern und Wallis für den Bau der Grimselstraße von Hof (Innertkirchen) bis Gletsch.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Schreibens des Regierungsrathes des Kantons Bern vom 29. Mai 1886;
- 2) eines Schreibens des Regierungsrathes des Kantons Bern und des Staatsrathes des Kantons Wallis vom 5./7. Juni 1889;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. August 1889,

beschließt:

Art. 1. Den Kantonen Bern und Wallis wird für den Bau einer Straße über die Grimsel zwischen Hof (Innertkirchen) und Gletsch ein Bundesbeitrag zugesichert von zwei Dritttheilen der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 1,067,000.

Die Ausbezahlung dieses Beitrages erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1891, nach Verhältniß des Fortschreitens des Baues in Annuitäten von höchstens Fr. 180,000.

Art. 2. Die Bauausführung ist spätestens bis 1896 zu vollenden. Sie hat entsprechend dem vorliegenden Projekt

nach seiner definitiven, vom Bundesrathe genehmigten Festsetzung zu erfolgen.

Die kleinste Straßenbreite, einschließlich der Hälfte der befahrbaren Schale ist zu 4.20 m. festgesetzt, und wo es thunlich erscheint, sollen Ausweichplätze oder Verbreiterungen angebracht werden. Die nöthigen Sicherungen (Wehrsteine, Schranken, Brustmauern) sind außerhalb dieser Breite anzubringen.

Die Maximalsteigung soll 8.6 % nicht übersteigen.

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

Ar. 4. Die Kantone Bern und Wallis haben für den späteren Unterhalt unter Aufsicht des Bundes (Art. 37 der Bundesverfassung) zu sorgen. Dieselben haben die Straße während drei Sommermonaten, nämlich vom 15. Juni bis 15. September, für den Postverkehr offen zu halten und den Schneebruch auf ihre Kosten zu übernehmen.

Art. 5. Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem Seitens der Kantone Bern und Wallis 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 den Kantonen Bern und Wallis eine Frist von einem Jahr, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, gesetzt.

Art. 7. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 8. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Beitrages an den Bau der Grimselstraße von Hof (Innertkirchen) bis Gletsch. (Vom 30. August 1889.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.09.1889
Date	
Data	
Seite	1-15
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 528

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.