

B e r i c h t

der

Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission betreffend
ZwangskonzeSSION gegen den Kanton Freiburg in Sachen
der Brovethalbahn.

(Vom 12. Juli 1871.)

Tit. I

Es sind der Kommission folgende Actenstücke nachträglich eingegangen:

a. Ein Schreiben des Vollziehungsausschusses des Bezirkskomites für die Brovethalbahn an den Gemeindrath von Murten bezüglich Plan-aushingabe an die Regierung von Freiburg (Zweigbahn Murten-Freiburg), in welchem namentlich die Gründe erörtert werden für festes Aussharren bei dem interkantonalen Komite und Nichtaushingabe der Pläne und Schreiben des Gemeindrathes an den Staatsrath von Freiburg, in welchem jene Motivirung adoptirt und in Folge dessen die Pläne nicht verabsolgt werden.

b. Schreiben der Municipalität von Corcelles mit der Anzeige, daß der Gemeindrath in Abgehen von früherer Haltung für die Längenbahn eine Subvention von 50,000 Fr. beschlossen habe.

c. Gedrucktes Memorial des Vollziehungsausschusses der Gemeinden des Bezirkes Murten als Beilage zum Memorial des interkantonalen Komite.

(Verlesung, wenn es verlangt würde.)

Tit.!

Sub 26. Juni 1870 hat das interkantonale Komite der Broyethalbahn dem Bundesrathe das Gesuch um Ertheilung einer Zwangskonzession im Gebiete des Kantons Freiburg übermittelt, für den Bau einer von Palézieux nach Lys durch das Broyethal und über Murten zu führenden Eisenbahn. Der Bundesrath begutachtet mit Vetschaft vom 30. Juni 1871 dieses Gesuch in bejahendem Sinne und stellt entsprechenden Antrag an die beiden Rätthe. Ihre Kommission hat das umfangreiche ältere und neuere Material geprüft und die Mehrheit derselben kommt zu dem gleichen Schluß. Die ernste Frage, die uns heute zur Entscheidung vorliegt, ist ein spät gebornes Kind der frühern Kämpfe über die Dron- und Murten-Bahn. Damals freilich dachte kein Mensch an die Möglichkeit dreier Linien auf dem in Frage liegenden Gebiete. Jede der zwei projektirten sah vielmehr im momentanen Ausschluß der andern die Lebensbedingung ihres Aufkommens oder erkannte mindestens in der zweiten einen ruinösen lebensgefährlichen Rivalen, welchen sich vom Halbe zu halten als erste Aufgabe erschien. Die Dron-Linie trat als Siegerin aus dem Kampfe und der Kanton Freiburg wurde dadurch in seiner ganzen Länge mit einer Eisenbahn dotirt und erhielt die kürzeste Linie von Bern nach Genf. Heute haben sich die Verhältnisse in einer Art zum Bessern gestaltet und verändert, daß die damals enterbte Gegend Mittel findet, die Wohlthat dieses modernen Verkehrsmittels sich gleichfalls zuzueignen und unter Anrufung des § 17 des Eisenbahngesetzes um unsere Unterstützung einkommt. In der That hat auch nicht nur in diesem Theile unsers Landes, sondern auch in allen andern das Eisenbahnwesen, sowie die Anstrengung für Erstellung von Schienenwegen einen Aufschwung und eine nicht geahnte Entwicklung genommen und es sind so große Mittel für die Entwicklung des Reges aller Orten im Vaterland flüssig geworden, daß der Gegensatz zwischen der Mangelthümlichkeit jener Zeit in der Mitte der Fünfzigerjahre und der mächtig aufgeweckten, noch stets im Steigen begriffenen Initiative dieser Tage für Bau und Ausdehnung von Schienenwegen nicht größer sein könnte. Es ist deshalb heute durchaus unthunlich, aus den Anschauungen in Mitte der Fünfzigerjahre die Entscheidungsgründe für derartige Fragen zu holen. Diese Veränderung dürfen wir nicht beklagen; wir haben vielmehr für unser Land allen Grund, uns derselben zu freuen.

Der Staatsrath von Freiburg in seiner Denkschrift und Antwort an den Bundesrath auf das Zwangskonzessionsgesuch des interkantonalen Komitees lehnt die von Freiburg verlangte Konzession ab. Der Konflikt, den das Gesetz voraussetzt, ist somit vorhanden und muß, wie uns scheint, durch Beantwortung folgender zwei Hauptfragen gelöst werden:

- a) Hat das Begehren des interkantonalen Komitees Anspruch auf den Art. 17 des Eisenbahngesetzes? Wenn ja,
 b) Ist die Eidgenossenschaft durch frühere Schlußnahmen gebunden, das Gesuch abschlägig zu bescheiden?

Ad a. Der Art. 17 des Eisenbahngesetzes gibt dem Bunde das Recht, „Eisenbahnen von sich aus zu konzessioniren, überhaupt maßgebend einzuschreiten, wenn ein Kanton, ohne daß er die Bahn selbst baut, die Konzession verweigert, die im Interesse eines großen Theils der Eidgenossenschaft ist oder auch nur den Bau oder Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschwert.“

Die projectirte Linie mit dem südlichen Anfangspunkt Palézieux, dem nördlichen Endpunkt Lyß, hat schon die ansehnliche Ausdehnung von nahezu 80 Kilometer (77). Sie durchschneidet drei Kantone (Waadt, Freiburg, Bern), sie hat für die Verbindung von drei blühenden waadtländischen Bezirken mit der Hauptstadt Lausanne und mit Genf, auf der entgegengesetzten Seite mit Murten, dem Berner-Seeland, den Jurabahnen auch weiter reichende Bedeutung. Es handelt sich um das Interesse einer reich bevölkerten, hablichen Gegend, welche früher den großen Gütertransport besaß, jetzt enterbt ist. Durch große Anstrengungen will sie sich in den Besitz desjenigen Transportmittels setzen, das für die moderne Verkehrsexistenz eine Lebensbedingung geworden ist. Es finden sich bedeutende Subventionen für die Bahn. Alles dieß ist in Eisenbahnfragen im Verhältnisse zur Gesamtgröße der Schweiz bedeutend genug, um, ohne der Logik Zwang anzuthun, das Anrufen des Art. 17 als wohlberechtigt erscheinen zu lassen. Der Art. 17 kann nicht so aufgefaßt werden, daß er den Räten nur ein Recht gibt, einzuschreiten etwa nach Wohlwollen oder Abneigung. Er bedeutet mehr als dieses. Unsere jetzige Eisenbahngesetzgebung ist unter Anschauungen entstanden, die sich die Schwierigkeiten, Bahnen in unserm Lande zu bauen, mit großer Mängstlichkeit ausmalten; den Gesellschaften sind bedeutende und wichtige Kompetenzen und Dispositionen überlassen, dem Staate vielleicht zu wenig Rechte vorbehalten worden. Von diesen vorbehaltenen Rechten ist der Art. 17 des Eisenbahngesetzes geradezu das beste Stück. Er ist da, um der Verkehrsfreiheit eine Gasse zu machen. Wenn seine Vorbedingungen zutreffen, so haben die Räte nicht nur ein Recht, diesen Artikel zu applizieren, es liegt auch in ihrer Pflicht, dieß zu thun. Sie müßten ihre Aufgabe als Wahrer und Mehrer des Volkswohls schlecht verstehen, wenn sie in der Lage, von Rechts wegen einem weitem Theile des Landes die Wohlthat von Schienenwegen bringen zu können, sich von dieser Aufgabe wegwendeten und die glücklicheren Gegenden im Alleinbesitz der Bahnen und des Verkehrs lassen wollten; wenn sie, mit andern Worten, dem Monopol vor dem Wohle Aller den Vorzug geben würden. Selbst wenn es sich nur um

eine reine Lokalbahn handelte und nicht ferner abliegende Theile des Landes mitinteressirt wären (was doch in casu der Fall ist), so müßte der Art. 17 dennoch Platz greifen. Die großen Linien sind meist erstellt, die Lokalbedürfnisse treten nunmehr mit Recht ebenfalls auf, um das Netz zu vervollständigen und möglichst Viele der Vortheile dieses Verkehrsmittels theilhaftig zu machen. Die großen Anstrengungen in dieser Richtung, die freudige Opferwilligkeit von Kantonen und Gemeinden verdienen unsere Aufmerksamkeit, unsere Sympathie und Unterstützung ebenfalls in hohem Maße. Soll etwa dieser zweiten Aufgabe der Art. 17 nicht auch zu gute kommen? Sollen nur einige Hauptlinien davon profitiren? Wir denken nein.

Der Bundesrath nimmt an, daß eine Vorbedingung zur Anwendung des Art. 17 auch darin bestehe, daß die Ausführung der Sache einigermaßen garantirt sei, der Bau in wahrscheinlicher Aussicht stehe. Der Staatsrath von Freiburg bestreitet, daß in casu diese Aussicht bestehe. Ihre Kommission theilt allerdings auch hierin die Auffassung des Bundesrathes, daß es sich nämlich um eine ernste Aussicht auf nahe Ausführung einer zu gebenden Zwangskoncession handeln müsse. Konflikte bei den obersten Räthen anzubinden auf entfernte Möglichkeiten hin, bloß hypothetisch das Zutreffen des Art. 17 entscheiden zu lassen, kann nicht in der Aufgabe der Räthe liegen. Die Anrufung des Art. 17 könnte so in argen Mißbrauch ausarten. Wir finden aber entgegen der Meinung des Freiburger Staatsrathes, daß auch diese vom Bundesrathe geforderte Vorbedingung hier wirklich gegeben ist. Neben sämtlichen Lokalitäten, welche die Bahn durchzieht, interessiren sich für dieselbe lebhaft die Kantone Waadt und Bern. Es ist bei allen diesen auch nicht bei bloßen Worten geblieben. Das Volk des Kantons Waadt in letzter Instanz hat an diese Bahn eine Subvention votirt im Betrage von

Fr. 1,500,000	
die Gemeinden der interessirten waadtländischen Bezirke	„ 885,750
der Freiburger Seebezirk	„ 698,000
die Narberger Gemeinde	„ 200,000
der Kanton Bern	„ 600,000
hiezü Corcelles nach neuester Anzeige	„ 50,000

Diese Subsidien machen eine Total-Summe von Fr. 3,933,750 aus, welche anderm Kapital im Zinsbezug nachstehen will. Auf diese Vorbedingungen hin (die ganze Bahn wird nach dem Ausspruch zuverlässiger Experten circa 9—10,000,000 Fr. kosten) anerbieten solide Häuser die Lieferung von weitem 4,000,000 Fr. und verpflichten sich zur Uebernahme des Baues. (Vide Bericht des Bundesrathes). Diese Daten beweisen zur Genüge, daß wir es nicht mit unreifen Projekten, sondern mit einem ernstern Vorhaben zu thun haben, das für seine Verwirklichung solide Garantien gesucht und auch bereits gefunden hat.

Als Vorbedingung zu einer Zwangskonzeptionsfrage müssen solche Präparatorien, wie uns scheint, vollständig genügen.

Der Staatsrath von Freiburg will die Vorbedingungen für eine Zwangskonzeption auch deshalb bestreiten, weil von seiner Seite keine rechte Weigerung der Konzeption bestehe! Diese, wie uns scheint, doch zu keine Einwendung wird auf folgende Momente gestützt. Man verweigere allerdings das Gesuch wie es gestellt sei, anbiete aber Aequivalente, nämlich:

- a) sogar eine Longitudinalbahn, wenn sie nördlich von Bauderens (vor Romont) einmünde und die zwei Bezirke mit der Hauptstadt Freiburg verbinde;
- b) eine Traversallinie mit angegebener Modifikation, endlich
- c) auch die Linie ganz und gar nach dem Tracé, wenn nur eine schmalspurige Bahn erstellt werde, (die sonach den direkten technischen Uebergang auf die Hauptlinien nicht zuliesse).

(Wenn wir recht verstehen, so wäre in der That dieses der ungefähre Inhalt der staatsrathlichen Erklärungen).

Der Staatsrath interpretirt sodann (um der hierauf gestützten Auffassung, es liege keine Weigerung vor, einen Anschein von Wichtigkeit zu geben) in den Art. 17 die Bedeutung und die Worte hinein: „Der Bund sei nur berechtigt, einzuschreiten, wenn die verlangte „oder eine ähnliche“ Linie nicht gegeben werde.“ Von Aequivalenten, wie einer „ähnlichen Linie“ steht aber in Art. 17 kein Wort. Eine Traversalbahn ist überhaupt nicht, was das interkantonale Komite, die Kantone und Gemeinden verlangen, eine Longitudinallinie, die den Anfang im Süden erheblich weiter nach Norden rückt, die Moudon namentlich außerhalb der angestrebten Verbindung läßt und die Aussicht auf etwas mehr als eine bloße Lokalbahn wesentlich schwächt, kann für Waadt doch nicht das Gleiche bedeuten, was es verlangt. Die dekretirten Subsidien würden auch sofort hinfällig werden. Eine schmalspurige Bahn endlich, die den eminenten Vortheil des technischen Anschlusses aufgäbe, ist noch weniger, was bezweckt wird. Alle diese Modifikationen sind eben etwas Anderes als verlangt wird; das Verlangte aber will nicht gegeben werden, wird vielmehr in der That mit bestimmten Worten verweigert. Die formellen Vorbedingungen des Art. 17 stehen somit aufrecht.

Materiell sodann ist es in erster Linie doch Sache dieser Kantone und Lokalitäten, die Linie, welche sie verlangen, zu bezeichnen, sie sind die nächst berechtigten Ausleger ihrer Interessen, sie bringen das Geld auf, sie haben zu ermessen, welche Bezugs- und Absatzplätze ihr Verkehr aufzusuchen hat. Andere Verbindungen, andere Tracés an die Stelle ihrer Gesuche zu setzen und deshalb zu sagen,

i h r e G e s u c h e w e r d e n n i c h t v e r w e i g e r t , d a s k a n n d o c h n i c h t w o h l a n g e h e n . D a ß a b e r d i e M o d i f i k a t i o n e n v o n d e n I n t e r e s s e n t e n g a n z u n d g a r n i c h t a l s s i e b e f r i e d i g e n d e A e q u i v a l e n t e b e t r a c h t e t w e r d e n , d a ß s i e d i e s e l b e n v i e l m e h r v e r w e r f e n , p r ä g t s i c h i n d e n l e t z t e n E i n g a b e n d e r B e t h e i l i g t e n , s o w i e i n d e n f r ü h e r n m i t d e r g r ö ß t e n B e s t i m m t h e i t a u s . E i n e T r a v e r s a l l i n i e d ü r f t e a u ß e r d e m a l l e r V o r a u s s i c h t n a c h , w e n n e r s t d r e i L o n g i t u d i n a l l i n i e n e r s t e l l t s e i n w e r d e n , k a u m l a n g e a u f s i c h w a r t e n l a s s e n , j a e r s t r e c h t s i c h e r w e r d e n , s o d a ß d a s z u n ä c h s t I n g e s t r e b t e d i e s e s a n g e b o t e n e A e q u i v a l e n t m i n d e s t e n s n i c h t n u r n i c h t a u s s c h l i e ß t , v i e l m e h r b e f ö r d e r t . (W a a d t w i r d e i n e T r a v e r s a l l k o n z e s s i o n n i c h t v e r w e i g e r n ; a u c h g i l t s e l b s t v e r s t ä n d l i c h g l e i c h e s M a ß u n d g l e i c h e E l l e .)

I m R ü c k b l i c k a u f V o r s t e h e n d e s h ä l t d i e M e h r h e i t I h r e r K o m m i s s i o n d a f ü r , d a ß d i e f o r m e l l e n w i e m a t e r i e l l e n E r f o r d e r n i s s e z u r A n w e n d u n g d e s A r t . 17 d e s E i s e n b a h n g e s e z e s i n c a s u g e g e b e n s i n d .

A d b . I s t d i e E i d g e n o s s e n s c h a f t d u r c h f r ü h e r e S c h l u ß n a h m e n d e r R ä t h e g e b u n d e n , d a s Z w a n g s k o n z e s s i o n s g e s u c h a b s c h l ä g i g z u b e s c h e i d e n ?

W e n n d i e E i d g e n o s s e n s c h a f t s i c h g e g e n ü b e r d e r f r ü h e r n G e s e l l s c h a f t d e r D r o n - L i n i e o d e r g e g e n ü b e r d e m K a n t o n F r e i b u r g g e b u n d e n h a t , s o m u ß s i e i h r W o r t h a l t e n , o d e r d a s s e l b e a u s l ö s e n ; s o v i e l i s t s e l b s t v e r s t ä n d l i c h . W i r h a l t e n n u n a b e r m i t d e m B u n d e s r a t h e d a f ü r , d a ß e i n e s o l c h e V e r p f l i c h t u n g n i c h t b e s t e h t , u n d w i r s c h ö p f e n d i e s e U e b e r z e u g u n g w e s e n t l i c h a u s d e n g l e i c h e n v o m S t a a t s r a t h v o n F r e i b u r g a n g e f ü h r t e n E n t s c h e i d e n d e r B u n d e s v e r s a m m l u n g . U m n i c h t z u w e i t a u s z u h o l e n , h e b e n w i r d i e S c h l u ß n a h m e n h e r v o r , w e l c h e u n s e r e r A n s i c h t n a c h (d i e , w i e u n s s c h e i n t , v o n d e r j e n i g e n d e s S t a a t s r a t h e s v o n F r e i b u r g h i e r i n n i c h t d i f f e r i r t) b e i d i e s e r F r a g e i n W ü r d i g u n g f a l l e n .

E s s i n d d i e ß :

- a. d e r R a t i f i k a t i o n s a k t d e r Z w a n g s k o n z e s s i o n f ü r d i e D r o n - L i n i e v o m 23. H e r b s t m o n a t 1856 ;
- b. d e r B u n d e s b e s c h l u ß ü b e r d a s Z w a n g s k o n z e s s i o n s b e g e h r e n d e r R e g i e r u n g d e s K a n t o n s W a a d t g e g e n d e n K a n t o n F r e i b u r g f ü r e i n e E i s e n b a h n ü b e r M u r t e n v o m 31. J a n u a r m o n a t 1857 ;
- c. d e r B e s c h l u ß d e r B u n d e s v e r s a m m l u n g b e t r e f f e n d d e n v o m K a n t o n W a a d t e r h o b e n e n K o m p e t e n z k o n f l i k t v o m 19. C h r i s t m o n a t 1857 , e n d l i c h
- d. d e r B u n d e s b e s c h l u ß b e t r e f f e n d d i e E i n g a b e d e r D r o n - G e s e l l s c h a f t u m A u s s c h l u ß v o n K o n k u r r e n z - L i n i e n v o m 23. C h r i s t m o n a t 1857 .

D e r R a t i f i k a t i o n s a k t d e r D r o n b a h n v o m 23. C h r i s t m o n a t 1856 s c h e i n t u n s v o n f e r n e n i c h t g e e i g n e t , d i e d i e ß f ä l l i g e n B e h a u p t u n g e n d e s F r e i b u r g e r S t a a t s r a t h e s z u b e g r ü n d e n . A l l e r d i n g s g a b d e r k a n t o n a l e

KonzeSSIONSakt der Gesellschaft Ausschlußrechte, d. h. der Kanton verpflichtete sich, während einer bestimmten Zeit keine Konkurrenzlinien zu konzeSSIONiren, aber der eidgenössische Ratifikationsakt sagt hierüber in Art. 8 wörtlich:

„Insbesondere soll der Artikel der Konvention betreffend den Ausschluß von andern Eisenbahnen den Befugnissen nicht vorgreifen, die der Bundesversammlung nach Art. 17 des zitierten Bundesgesetzes (d. h. des Eisenbahngesetzes) zukommen.“

Die Eidgenossenschaft hat hier, ganz gleich wie Duzenden von andern kantonalen KonzeSSIONen gegenüber, in bestimmtester Weise ihr Recht, durch kantonale KonzeSSIONen verschlossene Wege dem Verkehr zu öffnen, feierlichst gewahrt. Die Gesellschaft wie der Kanton Freiburg sind demnach in unzweideutigster Weise advertirt worden, daß diese vom Kanton zugesicherten Ausschlüsse vor dem Bunde nicht gelten.

Ad b. Der Regierung von Waadt hat man allerdings in jener Zeit eine ZwangskonzeSSION gegen Freiburg für die Murtenner-Linie (b und c der citirten Beschlüsse) wiederholt verweigert. Aber einerseits sind dadurch der Dron-Gesellschaft keinerlei Rechte gegeben worden, noch erwachsen; ihre Situation gegenüber dem Bund war und blieb in formellster Weise durch den eben angeführten Ratifikationsakt vom 23. Herbstmonat 1856 normirt. Aus diesen Akten zwischen Dritten (Waadt und dem Bund) hat die Drongesellschaft keine Rechte abzuleiten. Die Abweisung Waadt's war auch nicht eine Abweisung für die Ewigkeit, sondern sie wurde aus den Verhältnissen des Moments gegeben und kann nicht allen geänderten Verhältnissen zum Troß bestehen bleiben. Niemals ist und niemals wird eine solche Abweisung verboten, jeder spätern veränderten Situation Rechnung zu tragen. Solche Gesuche sind, selbst ohne daß man es sagt, für die Verhältnisse des Moments verstanden. Die Eisenbahnsituationen von damals und jetzt sind aber weit verschieden, auch für die Dronlinie. Damals hätte die Genehmigung der Murtnerbahn, zumal in der Hand der Westbahn und anschließend an die Centralbahn, die Dronlinie unmöglich gemacht. (So sagte es mindestens die Mehrzahl der Räte auf.) Damals dachte man nicht, daß auch nur zwei Hauptlinien neben einander Platz hätten und gar die Lokalbedürfnisse wägen sich noch nicht hervor, hatten von ihrer eigenen Berechtigung in Eisenbahnsachen vielfach noch gar kein Gefühl. Die Murtner-Linie von damals und die Longitudinallinie des Broye-Thales von heute sind zudem auch dem Tracé und den Zielen nach verschiedene Dinge. Also die Abweisungen Waadt's von damals geben der Drongesellschaft oder ihren Rechtsnachfolgern absolut keine Rechte. Im Kompetenzkonflikt von Waadt vom 19. Christmonat 1857 (Litt. c) wollte allerdings ein Theil der vorberatenden Kommission der Bundesversammlung die

Abweisung Waadts so motiviren, als ob ein wohl erworbenes Recht der Drongesellschaft dem Begehren Waadts entgegenstünde; aber die Bundesversammlung hat gerade diese Motivirung verworfen und dadurch wiederholt unsere Auffassung bestätigt.

Der Staatsrath von Freiburg stützt sich aber für seine Auffassung hauptsächlich auf den Bundesbeschluß vom 23. Christmonat 1857. Die Gesellschaft der Dronlinie hatte sich endlich direkte an die beiden Rätthe gewendet und verlangt, daß das dieser Gesellschaft in der kantonalen Konzession gegebene Ausschlußrecht von Bundes wegen auf 20 Jahre sanktionirt werde, mit andern Worten, daß der Bund zu Gunsten der Dronlinie auf Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes für die Dauer von 20 Jahren verzichte. Das Unternehmen schien nämlich in Gefahr, das Kapital verlangte einen solchen besondern Schutz. Es schien Alles an einem bejahenden Entscheid, an einem Verzicht des Bundes auf den Art. 17 während 20 Jahren zu hängen. Gleichwohl konnten sich die der Dronlinie zugethanen Majoritäten der beiden Rätthe nicht entschließen, den Art. 17 preiszugeben. Sie hatten wohl damals schon eine Ahnung, wie wichtig und bedeutungsvoll dieser Artikel für die Interessen des Landes bald werden sollte. Das Dispositiv auch dieses Beschlusses, welches Dispositiv doch entscheidend ist, lautet: „Es wird dem erwähnten Gesuch des Administrationsrathes der Dronbahn und des Staatsrathes von Freiburg keine weitere Folge gegeben.“ Die Rechte der Gesellschaft gegenüber dem Bund blieben also geordnet, wie sie im Genehmigungsbeschlusse vom 23. Herbstmonat 1857 festgestellt sind. Der Staatsrath von Freiburg hebt wesentlich den Wortlaut eines zweiten Motivs (von dem wir gleich sprechen werden) und die dießfälligen Auslassungen der Mehrheit der Kommission in ihrem Bericht hervor, aber vom entscheidenden Dispositiv, von der Abweisung des Gesuchs, sagt er weniger. Darüber war aber die Kommission einmüthig. Es finden sich Aeußerungen im Kommissionsbericht wie folgt:

„Aus der Ablehnung der Konzession der Murtnerlinie könne keineswegs gefolgert werden, es seien der konzessionirten Gesellschaft besondere Privilegien von Bundes wegen eingeräumt worden u. s. w., sondern es hat vielmehr die Bundesversammlung gegenüber dem vom Kanton Freiburg der betreffenden Baugesellschaft eingeräumten zwanzigjährigen Ausschlußrechte den Art. 17 des Eisenbahngesetzes in gleicher Weise wie in allen andern Konzessionen vorbehalten, mit andern Worten, sich das Recht gesichert, bei allfällig eintretender veränderter Sachlage die allgemeinen Interessen neuerdings zu erwägen u. s. w.“

So lautet der Kommissionsbericht, dem in dieser Beziehung die Abweisung des Hauptbegehrens das Siegel aufdrückt.

Das zweite Motiv jenes Beschlusses, welches zu etwelcher moralischer Beruhigung und Tröstung beigelegt wurde, und welches in der Hauptsache besagt: „daß in der wiederholten Abweisung der Murtnerlinie diejenigen Garantien liegen, welche „ohne dem Art. 17 des Eisenbahngesetzes zu widersprechen“ geeignet seien, die rechtmäßigen Interessen der Petenten zu schützen,“ kann das einzige Dispositiv der Abweisung des Gesuches doch nicht aufheben. Ueberdem ist zu sagen: die heutige Linie ist nicht jene Murtnerlinie, die heutigen Verhältnisse sind nicht mehr die damaligen. Man denke an die Furabahn, man denke an den Mont Genis-Durchbruch, an die ganze seitherige Entwicklung des westschweizerischen Eisenbahnwesens, und es wird Niemandem einfallen können, aus jenem Beruhigungsmotiv ohne Dispositiv, heute noch, eine auch nur moralische Verpflichtung für den Bund herzuleiten. Zudem, wenn jenes Motiv überhaupt einen Werth hatte, eine Garantie geben sollte; um etwas weniger als das Hauptbegehren (das doch nur auf 20 Jahre ging und abgewiesen wurde); wir meinen etwas weniger als dieses Hauptbegehren mußte dieses zweite Motiv doch wohl dem gläubigsten Aktionär bedeuten. Von dort bis zu dem Tage, da die Brogetthalbahn im Betrieb sein wird, werden aber nicht weniger als 17 Jahre verfloßen sein. Mit 17 Jahren hat jenes Beruhigungsmotiv wohl seine Pflicht gethan, ja es hat mehr gehalten als es versprochen. Wir meinen sonach, der Bund ist heute gegenüber Freiburg in der Anwendung des Art. 17 auf die vorliegende Konzession weder rechtlich noch moralisch irgendwie gehemmt. Freiburg kann der Pflicht der eidg. Rätthe und dem Art. 17 des Eisenbahngesetzes auch seine ökonomische Lage nicht entgegenhalten. Wir können, wir dürfen nicht einer Landesgegend das moderne vielbedeutende Verkehrsmittel der Eisenbahnen vorenthalten, weil mit der Gewährung die Einnahmen einer andern Linie in Etwas leiden könnten. Das will der Art. 17 gerade nicht.

Die Eidgenossenschaft hat mit lebhafter Theilnahme dem harten ökonomischen Kampfe Freiburgs zugeesehen, sie sah mit Achtung die kräftigen Anstrengungen dieses Mitstandes, die große Bürde ehrenvoll zu tragen, und wir freuen uns alle der nahen Aussicht dieses Standes, sich völlig zu erholen. Aber eine etwelche Befürchtung, daß diese Situation aus Grund dieser neuen Konzession nicht so rasch sich bessern könnte, enthebt uns nicht der Pflicht gegen andere Theile des Landes. Uebrigens theilen wir die in der bundesrätthlichen Botschaft ausgesprochene Ansicht, daß die Befürchtungen Freiburg's nicht begründet sind. Wenn diese neue Linie, die doch nicht selbständig dasteht, nicht ausschließlich leitend wird für den Transport (mit Ausnahme des Lokalverkehrs) der Dornlinie auch Einiges entzieht, so führt sie derselben und zwar in beiden Richtungen gegen Nord und Süd, auch

wieder Anderes zu und in Verbindung mit der Gesamtentwicklung des Eisenbahnwesens im Westen haben wir keine Sorge, daß die Situation der Dornbahn sich im Ganzen verschlechtern könnte.

Ihre Kommission hat in einem frühern Stadium zu Handen des Bundesrathes den Wunsch ausgedrückt, daß in dieser Sache eine Vermittlung versucht werden möchte. Sie muß bei dem jetzigen Stand der Sache hingegen leider die vom Bundesrathe ausgesprochene Meinung theilen, daß hievon nichts mehr zu hoffen ist. Die gemachten Vermittlungsvorschläge sind den andern Parteien (Waadt und Bern) längst bekannt; es ist aus den Acten zu ersehen, daß dieselben von allen Seiten mit der größten Bestimmtheit verworfen werden. Die bedeutenden Subventionen, deren Zusammenbringen in jedem solchen Fall unendliche Mühe kostet, würden überdieß mit jeder Modifikation hinfällig werden. Die Sache ist zu weit gediehen, die Meinungen und Entschlüsse der Parteien stehen zu fest, als daß von einem solchen Schritte noch etwas zu hoffen wäre. Aus diesen Gründen sieht die Mehrheit der Kommission auch hievon ab. Freiburg hat seine Eisenbahn die Länge des Kantons hindurch. Es ist ein die einzelnen Theile des Kantons versöhnender Act, daß auch den Interessen Murten's späte Gerechtigkeit werde. Referent, der in einem frühern Stadium das gute Recht der Waadt und des Bezirkes Murten verfocht, freut sich, daß die Dinge sich so gestaltet haben, daß die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz sich so mächtig gehoben hat, daß nunmehr auch den Interessen dieser Theile des Landes Gerechtigkeit und Befriedigung zu Theil werden kann.

Der Schluß der Mehrheit geht auf Eintreten und Genehmigung der bundesräthlichen Anträge.

Bern, den 12. Juli 1871.

Namens der Mehrheit der Kommission,
Der Berichterstatter:

C. Kappeler.

Zu den Beschlussesanträgen betreffend die Waadtländer- und Bernerkonzessionen, welche mit dieser Zwangskonzession in Verbindung stehen, bringt die Kommission nachfolgenden Abänderungsantrag zum Art. 3 der bundesräthlichen Anträge:

„Vom Tage der Genehmigung der für die Fortführung der Bahn „auf dem Gebiete des Kantons Freiburg zu ertheilenden Zwangskonzession an gerechnet, ist u. s. f.“ (Begründung hiefür mündlich).



**Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission betreffend
Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg in Sachen der Bronethalbahn. (Vom 12. Juli
1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.09.1871
Date	
Data	
Seite	259-268
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 003

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.