

Schweizerisches Bundesblatt.

XXII. Jahrgang. I.

Nr. 1.

8. Januar 1870.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Eindrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Güterwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession einer Eisenbahn Rosé-Payerne-Estavayer-
Yverdon auf Freiburgergebiet.

(Vom 20. Dezember 1869.)

Tit. I

Mit Schreiben vom 16. Dezember d. J. hat der Staatsrath von Freiburg eine vom dortigen Großen Rathe unter 17. November ertheilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Rosé-Payerne-Estavayer-Yverdon auf dem Gebiete des Kantons Freiburg mit dem Gesuche eingefandt, es möchte derselben die Genehmigung des Bundes ertheilt werden.

Die Verbindung des Brogethals mit den westschweizerischen Eisenbahnlinien hat bekanntlich zwei verschiedene Projekte veranlaßt, welche die kurzen Bezeichnungen „Longitudinallinie und Transversallinie“ angenommen haben.

Jene geht aus von einem möglichst westlichen Punkte der Eisenbahn Freiburg-Lausanne, durchzieht das Brogethal der Länge nach, indem sie Moudon, Payerne, Murten berührt, und mündet bei Yß in die bernische Staatsbahn. Ihre Erstellung erfordert Konzessionen von drei Kantonen, nämlich von Waadt, Freiburg und Bern. Der Kanton Waadt hat für diese Linie 1,500,000 Franken Subvention votirt und

für sein Gebiet eine Konzession erteilt, welche gegenwärtig zur eidgenössischen Ratifikation vorliegt.

Im Gegensatz zu diesem Projekte ist vom Kanton Freiburg die Transversallinie in Aussicht genommen, welche von Rosé, einem östlichen Punkte der Linie Freiburg-Lausanne ausgehend, das Brogethal über Broye und Estavayer quer durchzieht und von dort sich westlich wendet, um in Yverdon an die schweizerische Westbahn anzuschließen. Für diese Linie hat Freiburg vorläufig eine Subvention von Fr. 400,000 befreit. Ihre Erstellung erfordert Konzessionen von Freiburg und Waadt. Ersteres hat für sein Gebiet die Konzession erteilt und legt dieselbe ebenfalls zur Genehmigung durch die Bundesversammlung vor.

Aus einem bei den Akten liegenden, an den Staatsrath von Freiburg gerichteten Schreiben des Gründungskomitees für diese Linie geht hervor, daß von demselben Schritte gethan worden sind, um auch von Waadt die erforderliche Konzession zu erhalten. Es wurde demselben durch den Präsidenten des Staatsraths von Waadt der Bescheid erteilt, „daß dem Staatsrath von Freiburg eine Konferenz werde vorgeschlagen werden, um die verschiedenen auf die Eisenbahnen des Brogethals bezüglichen Fragen zu besprechen und auf diesem Wege, wenn möglich, eine Verständigung zwischen den beiden Ständen herbeizuführen.“

Lag es nach dieser Antwort nahe, vorderhand nicht weiter vorzugehen, sondern zunächst das Resultat dieser abzuwartenden Konferenz abzuwarten, welche möglicherweise den in Aussicht stehenden Konflikt beseitigen könnte, so scheint die Einsendung der Konzession für die Längenslinie zur Bundesgenehmigung die Regierung von Freiburg bestimmt zu haben, auch für die Transversallinie sofort die Bundesgenehmigung zu verlangen, um die Sachlage in keinerlei Weise zu Ungunsten dieser Linie präjudizieren zu lassen.

Werden beide Konzessionen genehmigt, so wird sich die Angelegenheit entweder so gestalten, daß Verständigung erfolgt und an die Stelle der beiden Konzessionen eine einheitliche, zwischen beiden Ständen vereinbarte Konzession tritt, oder aber, wenn die Konferenzen ohne Resultat bleiben sollten, von beiden Seiten das Begehren um eine Zwangskonzession gestellt werden wird.

Wären die Konzessionsakten beider Linien gleichzeitig in unsere Hände gekommen, so hätte uns die Sachlage ohne Zweifel zu dem Antrage bestimmt, die Genehmigung beider vorläufig zu suspendiren und die Ergebnisse der Verhandlungen abzuwarten, welche zwischen den Regierungen von Freiburg und Waadt angebahnt sind. Nachdem wir aber die eine Konzession Ihnen bereits mit dem Antrag auf Genehmigung vorgelegt, so halten wir auch die zweite, erst jetzt eingelangte,

nicht zurück, und es bleibt uns nur übrig, Ihrem Ermessen anheimzustellen, ob Sie in beide Konzessionen eintreten oder beide in obigem Sinne verschieben wollen.

Auch für den Fall des Eintretens können wir bezüglich der Konzession Rosé-Bayerne-Estavayer-Yverdon nicht den Antrag auf unmittelbare Genehmigung stellen.

Sie ist nach zwei Seiten hin unvollständig.

Der Art. 12 der Konzession verweist eine Reihe von Verhältnissen in ein von dem Staatsrath festzustellendes Lastenheft. Unter diesen Verhältnissen sind neben untergeordneten oder vollständig in die kantonale Kompetenz fallenden Punkten auch solche, welche die Rechte und Befugnisse des Bundes direkt berühren, wie Militärtransport, Verpflichtungen bezüglich des Telegraphendienstes *zc.* In allen Fällen, wo nach französischem Uss die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn in der Form von Konzession und zudienendem Lastenheft gegeben wurde, kommen nicht nur die Konzession, sondern auch das Lastenheft zur Vorlage, und es wurde letzteres als integrierender Theil des erstern behandelt. Die Regierung von Freiburg legt nun die aus 14 Artikeln bestehende Konzession vor und reservirt sich die Feststellung des Lastenheftes, dem, wie gesagt, eine Reihe von wichtigen Punkten vorbehalten werden, deren Fassung das Interesse des Bundes sehr nahe berührt und bei der Ratifikation der Konzession vorliegen sollte.

Könnte man sich bezüglich dieses Mangels zur Noth damit behelfen, daß man auch dem *unbekannten* Lastenheft gegenüber in der Genehmigung alle nöthigen Vorbehalte machen würde, so kommt zu diesem ersten Mangel ein zweiter, welcher uns das unmittelbare Aussprechen der Genehmigung unthunlich erscheinen läßt.

Der Art. 14 der Konzession macht selbst darauf aufmerksam, daß eine rechtsverbindliche Annahme der vorliegenden Konzession durch die Konzessionäre nicht erfolgt sei. Dies hat im vorliegenden Falle um so mehr auf sich, als die Konzession den Konzessionären eine ganz ungewöhnliche Situation anweist.

Wir haben bereits davon gesprochen, daß dem Bunde nicht gedient sein könne mit einer Konzession, welche wichtige, ihn nahe berührende Verhältnisse einem durch den Staatsrath aufzustellenden Lastenhefte überweise. In eine noch viel schwierigere Lage finden sich die Konzessionäre durch dieses Verfahren versetzt. Dieses jetzt noch unbekannte Lastenheft soll die Bestimmungen enthalten über alle technischen Verhältnisse, über Tracé, Stationen, Breite der Bahn, Ankauf des Grund und Bodens, einfaches oder doppeltes Geleise, Kunstbauten, Erdarbeiten, bewegliches und unbewegliches Material, Kataster, Einfriedungen, Kontrolle der Verwaltung *zc. zc.*, lauter Punkte, welche so tief in die ökonomischen

Bedingungen der Unternehmung eingreifen, daß Annahme einer Konzession, welche über alle diese Punkte im Unklaren läßt, etwas höchst Auf-
fallendes wäre.

Ähnlich verhält es sich mit der Bestimmung des Art. 8, welche folgendermaßen lautet: *Il est accordé aux concessionnaires une subvention dont le chiffre sera ultérieurement déterminé par le Grand Conseil, après entente avec le Gouvernement du Canton de Vaud.* Es wird uns schwer, uns ernsthafte Konzessionäre zu denken, welche sich mit einer solchen Konzessionsbestimmung zufrieden geben könnten.

Kommt nun noch dazu, daß nach Art. 10 der Konzession die ganze Bahn auf freiburgischem Gebiet nach Ablauf der Konzession unentgeltlich dem Staate anheimfallen soll, so scheint uns Grund vorhanden zu sein, erst die Annahme dieser Konzession durch die Konzessionäre zu erwarten, bevor derselben die Bundesgenehmigung ertheilt wird.

In einem ähnlichen Falle — es war dies bei der letzten Konzession für die Ligne d'Italie — hat die Bundesversammlung die sofortige Ertheilung der Genehmigung abgelehnt, dagegen den Bundesrath ermächtigt, sobald den Mängeln abgeholfen sein würde, Namens des Bundes die Ratifikation zu ertheilen.

Wir halten dafür, daß bei der vorliegenden Konzession in gleicher Weise zu verfahren sei, und beehren uns, Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Annahme zu empfehlen.

Bern, den 20. Dezember 1869.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer Eisenbahn Rosé-Payerne-Estavayer-Yverdon auf Freiburgergebiet. (Vom 20. Dezember 1869.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	01
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.01.1870
Date	
Data	
Seite	1-4
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 384

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.