

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. 1.

Nr. 7.

9. Februar 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einzrükungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Bericht und Anträge

der

Majorität der nationalrätlichen Kommission über die Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz.

(Vom 28. Januar 1856.)

Tit.

Die Kommission, *) welcher Sie am 22. Januar abhin die Botschaft und Beschlusses-Entwürfe des Bundesraths über die Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz (vom 7. Jenner 1856) zur Begutachtung übermittelten, hat den hochwichtigen Streitfragen, die zunächst die außerordentliche Versammlung der gesetzgebenden Räthe veranlaßten, in wiederholten Sitzungen vorberathen und die einschlägigen voluminösen Akten sorgfältig geprüft. Sechs Mitglieder derselben haben sich zu einem Antrage vereinigt, wonach dem Großrathesdekret des Kantons Freiburg vom 27. November v. J. unter bestimmten Vorbehalten die Bundesgenehmigung zu ertheilen wäre. Eine Minderheit von einem Mitgliede empfiehlt diesfalls die einschlägigen Anträge des Bundesrathes. Die Mehrheit der Kommission beehrt sich, das Ergebnis ihrer Vorberathungen mit gegenwärtigem schriftlichen Berichte dem Entschiede der hohen Versammlung zu unterstellen.

Dieser Kommissionsbericht umfaßt:

- I. die Frage der Tracirung der Westbahn durch das Gebiet des Kantons Freiburg;
- II. die Frage der Erneuerung der vom 4. August 1853 datirten Bundesgenehmigung für die waadtländische Konzession des Baus der Eisenbahn von Morsee an die Genfer- und von Yferten an die Bernergrenze; endlich

*) In die Kommission wurden gewählt: die Herren Nationalräthe Hungerbühler, Stehlin, Dufour, Allet, Bavier, Piaget und Benz. (Der letztere bildet die Minorität in I. und II.)

III. die nachgesuchte Bundesgenehmigung für die, den Herren Franz Bartholony und Comp. vom Großen Rathe des Kantons Genf am 1. September 1855 erteilte Konzession, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Genf bis an die Grenze des Kantons Waadt.

Die Frage I und II stehen in einem solchen Zusammenhang, daß die eine nicht getrennt von der ändern behandelt werden kann. Was die tatsächliche Grundlage aller drei Fragen betrifft, so bezieht sich Ihre Kommission im Allgemeinen um so lieber auf die in der gedruckten bundesrätlichen Botschaft vorangestellte geschichtliche Darlegung des Sachverhalts, als sie sich durch eine genaue Nachlesung der Beilagen überzeugt hat, wie getreu und unbefangen dieselbe den Akten entnommen worden ist.

I und II.

Ist die Bundesgenehmigung für den Bau beider in Frage stehenden Eisenbahnlinien, sowohl derjenigen über Freiburg, als derjenigen über Murten gleichzeitig zu erteilen, oder ausschließlich nur für die eine oder für die andere Bahnlinie, und ausschließlichen Falls für welche?

Ist der Westbahngesellschaft die Bundesgenehmigung für die waadtländische Konzession betreffend den Bau einer Eisenbahn von Morsee an die Genfer- und von Yverden an die Bernergrenze für beide Strecken zu erneuern, oder nur für die eine und für welche?

Bei dem Entscheid der ersten Fragen muß nach den klaren Vorschriften des Bundesgesetzes über das Eisenbahnwesen vom 28. Juli 1852 zunächst vorgefragt werden, was will der Kanton Freiburg? welche Eisenbahnlinien will er direkte oder indirekte auf seinem Gebiete selber bauen oder konzessionsweise bauen lassen? Denn nach dem Art. 1 und 2 des angeführten Gesetzes ist der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft den Kantonen und durch sie kraft kantonalhoheitlich zu erteilender Konzessionsakte der Privatthätigkeit überlassen, in sofern sie der Bund nicht nach Art. 21 der Bundesverfassung selber bauen will. In Gemäßheit dieser bundesgesetzlichen Bestimmungen liegt es demnach in der Befugniß der zuständigen Behörden des Kantons Freiburg, festzusetzen, ob und in welcher Hinsicht, durch welche Ortschaften u. s. w. Eisenbahnen auf freiburgischem Gebiete erstellt oder konzessionirt werden sollen. Aufällige Bundesakte oder Konzessionen unterliegen allerdings der Genehmigung des Bundes. Diese muß indessen erfolgen, wenn durch den bezüglichen Bahnbau die militärischen Interessen der Schweiz nicht verletzt werden und die in den Art. 8 bis 14 des gleichen Bundesgesetzes dem Bunde vorbehaltenen Prärogative gewahrt erscheinen. Der Art. 17 desselben limitirt allein die souveränen Befugnisse der Kantone in Eisenbahnsachen, und zwar in den beiden Fällen, wo ein Kanton die Bewilligung zum Bau einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils desselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst deren Erstellung zu unternehmen, oder aber den Betrieb einer solchen Bahn in erheblichem Maße erschwert. In diesen beiden

Fällen allein steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Diese Grundsätze hat der Kanton Waadt, dessen Regierung mit so großem Eifer von der Bundesversammlung eine Zwangskonzession für den Bau einer Eisenbahn durch die nördliche Ecke des Nachbarkantons Freiburg unterstützt, seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 in allen vorkommenden Fällen anerkannt und geübt, und seine Souveränität in Eisenbahnsachen stets und überall eifersüchtig gewahrt. Es wolle sich die Regierung des hohen Standes Waadt beispielsweise an Vorkommnisse erinnern, welche zwischen ihr und benachbarten BahnkonzeSSIONären noch in junger Zeit stattgefunden haben. Ihre eignen Rathsprotokolle liefern den besten Commentar über den Sinn und die Auslegung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852: „L'article premier, also liest man unter anderm in diesen Protokollen, l'article premier (de la loi fédérale sur la construction des voies ferrées), laisse dans la compétence absolue des cantons le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la confédération et de les exploiter avec faculté de concéder ce droit à l'industrie privée. Ainsi sous ce point de vue, c'est aux cantons à concéder, s'ils le jugent convenables, le droit d'établir et d'exploiter un chemin de fer sur leur territoire et il n'appartient pas à une compagnie quelconque de s'imposer en quelque sorte aux gouvernemens cantonaux pour obtenir une concession pour l'établissement et l'exploitation d'une voie ferrée sur leur territoire... Diese Sprache führt die Regierung von Waadt, welche auch sonst bei jedem Anlaß und mit Recht gegen eine, in der Bundesverfassung nicht begründete, Omnipotenz des Bundes sich erhebt, in Eisenbahnsachen, wo es immer gilt, die Souveränität ihres Kantons gegen KonzeSSIONswerber — berechnete oder unberechnete, das ist hier nicht zu untersuchen — zu wahren und aufrecht zu erhalten.

Will nun der Kanton Freiburg die Erstellung der, allerdings im Interesse eines großen Theils der Eidgenossenschaft, wenn nicht der Eidgenossenschaft selbst liegenden, Eisenbahn auf seinem Gebiete zur Verbindung der Mittel- und Westschweiz verhindern? O nein! Im Gegentheil; der Kanton Freiburg will Alles daran setzen, Alles aufopfern, um der Wohlthaten des neuen Verkehrsmittels auf möglichst fruchtbare, die wesentlichsten Interessen des Landes und seiner Haupt- und Mutterstadt ausgiebig berücksichtigende Weise theilhaftig zu werden. Der Große Rath jenes Kantons hat am 27. November 1855 den denkwürdigen Beschluß gefaßt, daß von den beiden in Herzogenbuchsee sich spaltenden schweizerischen Haupt-Eisenbahnlinien von Nordost her, die erste, obere Linie durch das Herz des Landes und bei dessen Hauptorte vorbei geleitet werden soll. Der freiburgische Große Rath hat dieses nicht etwa bloß auf dem Papier beschlossen, bequem und lässig gewärtigend, ob und welche Gesellschaft sich heute, morgen, in zehn Jahren oder gar nie melden werde, um den dekretirten Schienenweg wirklich zu erstellen, — nein; diese oberste

Landesbehörde hat gleichzeitig den Staatsbau und des weitern dekretirt, daß der Kanton die Aufsicht und allgemeine Leitung des Unternehmens führe, daß unter seiner Regide eine Aktiengesellschaft gegründet, dieselbe — wenn die Aktienpromessen vorläufig die Summe von 5 Millionen erreicht haben, sofort konstituiert und daß endlich vom Staate selbst an den mit Ausschluß der zwischen Peterlingen und Iserten gelegenen freiburgischen Bahnfragmente auf 9 Millionen Franken veranschlagten Bau der ansehnliche Beitrag von wenigstens zwei und bis auf drei Millionen Franken mittelst Aktienzeichnungen geleistet, — hinwieder aber natürlich keine andere Bahn in der Richtung von Thörishaus-Peterlingen auf freiburgischem Gebiete bewilligt werden soll. Noch mehr; laut seither eingegangenen Schreiben des freiburgischen Staatsraths vom 21. und 28. 1. M. ist die Subscription für die fünfte Million Aktien nicht nur voll, sondern es sind bereits auch für die sechste Million mehr als 140,000 Franken gezeichnet, so daß die Konstituierung der Unternehmung, die Wahl ihres Verwaltungsergans am 27. 1. M. durch eine Versammlung von nahe 800 anwesenden Aktionären und der Beschluß der ersten zwei Einzahlungen von 20 % förmlich stattgefunden hat. Der Staatsrath von Freiburg begleitete das Dekret mit Schreiben vom 30. November v. J. an den Bundesrath ein, in der bestimmten Erwartung, daß die Bundeshoheit dasselbe genehmigen werde.

Kann und darf nun, so fragt die Majorität Ihrer Kommission, die Bundesversammlung angesichts des Art. 17 des Eisenbahngesetzes, wernach jeder Kanton den Staatsbau einer Eisenbahn auf seinem Gebiet selbst zu unternehmen berechtigt ist, dieses Dekret des freiburgischen Großen Rathes annulliren und den Kanton Freiburg zwingen, der Zentral- und Westbahngesellschaft in Entsprechung ihres Begehrens vom 11. Dezember 1855 eine Konzession für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn in der gleichen Verkehrsrichtung, mit denselben Ausgangs- und Ankunfts-punkten auf seinem Gebiete über Pfauen, Murten und Laupen zu erteilen? Wir fragen: darf die Bundesversammlung das Großrathsdekret und den Bahnbau über Freiburg durch eine Zwangskonzession der Bahn über Murten annulliren? Um Letzteres allein nur kann es sich hier zunächst handeln. Freiburg hat im Vertrauen auf die Heilighaltung des Bundesgesetzes den Staatsbau unternommen; soll nun die Bundesversammlung dieses Vertrauen täuschen, den gesetzlichen Boden verlassen und zu einem Willkürakte die Hand biethen? Das ist die Frage.

Wenn der waadtländische Staatsrath in seinen jüngsten Eingaben an den Bundesrath den Ausweg vorschlägt, es möge der Bund einfach die beiden Bahnrichtungen, sowohl jene über Murten, als jene über Freiburg genehmigen, so kann er es mit diesem Vorschlag kaum ernstlich gemeint haben. Denn da die Westgesellschaft sich als Inhaberin der Bahn bis an die freiburgische Grenze geriert und die Centralgesellschaft im Besitze der Bahn über Bern bis Laupen sich befindet, so ist es selbstverständlich, daß beide in diesem Fall den ganzen Verkehr, den sie auf ihren Bahnen an die freiburgische Grenze bringen, und der bestimmt ist, durch das freiburgische Gebiet zu transistiren, auf ihrer Murtner-Linie behalten, und weder Reisende noch Waaren auf die Freiburger-Linie

abgegeben werden. Die beiden Kompagnien würden also allen und jeden Transit durch freiburgisches Gebiet allein ausbeuten, die Freiburger-Linie auf den bloßen Lokalverkehr zwischen der Stadt Freiburg bis Thüris-
haus einer- und bis Peterlingen anderseits beschränken, auf diese Weise die Beschaffung des Baukapitals hemmen, — sie würden mit einem Worte schon die Erstellung der Linie über Freiburg von vorneherein faktisch unmöglich machen.

Sei dem letzteren aber, wie ihm wolle, bundesrechtlich steht fest, daß durch das freiburgische Groprathesdekret die Bahnrichtung über Murten verworfen erscheint und daß dieselbe dem Kanton Freiburg von Bundeswegen nur dann aufgezwungen werden kann, wenn einer der im Art. 17 des einschlägigen Bundesgesetzes vorgesehenen Ausnahmefälle vorliegt. Trägt sich nun die Kommission, ob die vom Großen Rathe des Kantons Freiburg festgesetzte Richtung den Bau und Betrieb der Westbahnlinie erheblich erschwere, — ob sie nicht im Gegentheil alle über den Kanton hinausreichenden Verkehrsinteressen eben so befriedige als das kantonale Bedürfniß berücksichtige, so muß die Majorität diese Frage mit aller Entschiedenheit zu Gunsten der Linie über Freiburg beantworten. Sie erlaubt sich hiefür nachfolgende Momente anzuführen:

1.

Die Bahn über Freiburg als integrierender Theil der in Herzogenbuchsee von der Juralinie sich spaltenden, durch das Hügelland südöstlich von der Aare und den Seen über Burgdorf und Bern nach Lausanne, und von da einerseits über Bivis und Aigle nach Wallis und an die Bergthore Italiens, anderseits über Morsee nach Genf führend, ist, wenn man nicht einseitig und ausschließlich nur die Rentabilität der Linie, sondern auch die allgemeinen Verkehrsverhältnisse, die staatlichen und volkswirtschaftlichen Interessen im Auge behält, der Bahn über Murten weit vorzuziehen.

Obwohl der gewesene eidg. Experte Stephenson in dem Berichte, mit welchem er s. Z. den bekannten Vorschlag eines schweizerischen Eisenbahnnetzes an den Bundesrath einbegleitete, wörtlich bekannte: „Der fatalste und augenscheinlichste Irrthum, in welchem England und andere Länder in den letzten Jahren verfallen, sei die Annahme des Prinzips gewesen, daß die kürzeste Linie zwischen zwei Punkten auch die beste sei, ohne daß man die Interessen der seitwärts liegenden Gegenden zu berücksichtigen habe“ — so war doch gerade er es, der, unter Mißkenntung oder nicht gehöriger Berücksichtigung unseres Landes und seiner geschichtlichen Verhältnisse, ein Eisenbahnnetz vorschlug, welches in Folge der bisherigen freien kantonalen und privatgesellschaftlichen Entwicklung eine wesentlich andere Gestaltung gewonnen hat. St. Gallen mit Appenzell, welches der Bundesrath von dem eidgenössischen Eisenbahnnetz ausschloß, hat sich seither seine Bahn mit schweren Opfern erobert; die Rhein- und

die Linthgegend, deren Bahnen Stephenson in seinem Entwurfe an den griechischen Kalenden erstellen wollte, werden in unserer Zeit ihre Schienenwege erhalten; die Nordostgesellschaft mußte ihre Bahn von Baden aus mit einem Umwege über die Stadt Lenzburg nach Aarau-Wöschnan führen. Die Regierung von Waadt selbst, mit ihrer unbegreiflichen Eisenbahnpolitik, mußte wenigstens die Zweigbahn von Morsee nach Lausanne, anstatt, wie zuerst beabsichtigt war, nach Ducht führen. Die Centralgesellschaft konnte ihre Linie von Olten aus nicht auf dem kürzesten Wege durch den Thalweg über Solothurn-Lys-Murten gegen Peterlingen-Stäfs-Iferten und Morsee leiten; sie ward gezwungen von Herzogenbuchsee aus die Stammbahn in zwei Hauptlinien zu spalten, die eine über Solothurn nach Biel zu führen, mit der andern das Hügelland aufzuwachen und die Herzgegenden des Kantons Bern mit seiner Hauptstadt, welche man ursprünglich auch, wie Lausanne, mit einer Zweigbahn abfertigen wollte, mit einem durchgehenden Schienenwege zu versehen. Diese in voller Arbeit begriffene Ausgabelung der Stammbahn in Herzogenbuchsee muß nun im Interesse des Landes konsequent und beharrlich durchgeführt werden und es darf die obere Linie nicht von Bern aus durch ein technisch und volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigtes Zurückfallen in die Niederungen, in das Dienstgebiet der, in ziemlich großem, und darum unschädlichem Abstand konkurirenden, untern oder der Juralinie übergreifen; sie muß vielmehr gerade so über Freiburg, Remund nach Lausanne und von da weiter geführt werden, als die Juralinie ihre Fortsetzung über Neustadt, Landeron, Neuenburg, Baumarcus und Iferten nach Morsee erhalten muß und erhalten wird. Daß die Fortführung der Bahn von Freiburg über Remund nach Lausanne technisch und finanziell möglich erscheint, haben uns ausgezeichnete Techniker mit detaillirten Nivellements und Kostenverweisen nachgewiesen. Eine Querverbindung der beiden Stränge so viel möglich in gleicher Entfernung von dem Trennungs- und dem Wiedervereinigungspunkte, sei es von Bern nach Biel oder nach Neuenburg, dürfte dann sicher in unserer Zeit ebenfalls folgen.

Es würde die Kommission zu weit führen, wenn sie speziell und an der Hand statistischer Angaben in Bezug auf den Personen- und Waarenverkehr einläßlich nachweisen wollte, wie höchst vortheilhaft eine solche vollständig durchgeführte Spaltung der Bahn nach dem Westen in zwei Stränge in kommerzieller, militärischer und politischer Beziehung sein müßte. Wie, man ist in der Westschweiz bekümmert über das Schicksal so vieler gegenwärtig an drei frequenten Hauptstraßen des Landes liegenden und zum Theil deßhalb blühenden Ortschaften, weil sie in Zukunft theils von der Eisenbahn gar nicht berührt, theils wenn sie auch in Nebenstationen berührt, doch mit ihrem bisherigen Verkehrsleben von den Haupt- und Endstationen absorbiert und schwer benachtheiligt werden, — und man will nicht vorsorgen, daß wenigstens von dem Knotenpunkt Herzogenbuchsee aus die Seethal- und Juravölkerschaften eben so sicher und eben so bald der Wohlthaten einer Eisenbahn theilhaftig werden können, als das

Hügelland über Bern? Während eine einzige mittlere Bahn den Transport aller Reisenden und Waaren absorbiren, einen Theil der bisherigen Hauptstraßenrichtungen veröden, den binnenländischen Verkehr stören und auf längere Zeit, vielleicht für immer, zu Umwegen zwingen würde, werden zwei Bahnen gleichgeriebig den Binnen- und Transitverkehr, zumal den französischen für die mittlere und östliche Schweiz, sei es von Col de Roches oder von Verrières aus, mächtig befördern; sie werden alle Hauptstädte der westlichen Schweiz: Bern, Freiburg und Lausanne, Solothurn und Neuenburg, mit dem Bahnhofs in direkte Verbindung bringen, sie werden Lausanne der Bundesstadt Bern um 23,5 Kilometer oder um 5 Stunden näher rücken, während eine bloße mittlere Richtung weder dem Bedürfnis einer direkten Verbindung Neuenburgs mit dem Westen, wie mit dem Osten, noch dem einer Verbindung Freiburgs mit Bern und Lausanne auf nachhaltige und befriedigende Weise entspricht, und die Transitbahn für die mittlere und östliche Schweiz um 12 Kilometer verlängert.

Nach dem Angeedeuteten wird es in der hohen Aufgabe der Bundesversammlung liegen, schon aus allgemeinen bundesstaatlichen und volkswirtschaftlichen Rücksichten der Bahn über Freiburg den Vorzug zu geben und nicht zu gestatten, daß, wenn man die Höhe von Bern erreicht und die Bundesstadt mit einer durchgehenden Bahn bescheert hat, man hier plötzlich abkrümme, mit der Linie in die Niederung zurückfalle, die zähringische Bruderstadt Berns — Freiburg — auf eine unverantwortliche Weise hintansetze und von der Wohlthat des neuen Kommunikationsmittels ausschließe. Würde jetzt die Bahn über Murten zwangsweise konzessionirt und ausgeführt, so wäre folgerichtig das Entstehen einer zweiten Bahn nach dem Westen, wer weiß auf wie lange, hinaus geschoben.

2.

Ohne die Erstellung einer Eisenbahn über Freiburg geht die Hauptstadt des Kantons, und mit ihr der größere Theil desselben, dem Zerfall entgegen.

Bevor die Bundesversammlung eine Zwangskonzession gegen Freiburg aussprechen darf, hat sie nach der positiven Anweisung des Bundesgesetzes (Art. 17) „alle hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse zu prüfen.“ Prüfen Sie nun, Tit., unbefangen die Verhältnisse und Interessen Freiburgs, welche durch die Ihnen zugemuthete Zwangskonzession geopfert werden, und die Mehrheit Ihrer Kommission darf ruhig Ihrem Entscheld entgegen sehen.

Freiburg ist der Sitz der Regierung und der zentralen Kantonalbehörden; hier sind die Zeughäuser und das Heergeräth. Freiburg ist der Hauptmarkt-, Verkehrs- und Konsumationsplatz des Landes. Ein Theil der Erzeugnisse, selbst des Seebezirks, namentlich von Vuilly, werden nicht nur in Neuenburg, sondern auch in Freiburg verkauft.

und konsumirt. Das Gleiche kann vom Broye- und Glanebezirk behauptet werden, dessen Bewohner den Markt von Freiburg ebenfalls besuchen. Der Kornmarkt Freiburgs versorgt den Greizerbezirk mit Brodfrüchten, während seine Strohgeflechte theilweise in die Strohhutfabriken von Freiburg wandern. Der Bezirk Beyerse, der allein mit seinem Verkehr an Bivis gewiesen ist, bildet kaum den dreizehnten Theil der Kantonsbevölkerung. Ein ganzer Dritttheil sämmtlicher in den Hypothekarbüchern eingeschriebenen Kapitalien des Landes, von nahe an 20 Millionen, hat bisher von der Hauptstadt aus seinen wohlthätigen Einfluß auf Handel und Verkehr ausgeübt. In Freiburg befindet sich die Kantonal- und Hypothekenbank. An der Linie über Freiburg sind nahe an 60,000 Seelen seiner Bevölkerung und 245,000 Juchart seines Bodens theilhaftig, an der Linie über Murten bloß 7000 Seelen und 22,000 Juchart. Die Hauptstadt umfaßt den zehnten Theil der Gesamtbevölkerung; sie versteuert die Hälfte des Gesamteinkommens. Verlegt man den Hauptstraßenzug des Kantons in die Richtung nach Murten mittelst einer Eisenbahn, so wird auch das ganze Straßennetz des Landes verrückt und es wird die Veränderung und Anpassung desselben an den Murtner-Schienenweg vielleicht eben so viele Millionen erheischen, als der Kanton Altten für eine Bahn durch Freiburg gezeichnet hat. Man beraube nun die Hauptstadt und mit ihr die zunächst verbundenen Sennen- und Saanenbezirke der bisherigen Haupt- und Transitstraße, und die Bevölkerung wird abnehmen, Handel und Verkehr werden stocken, der Häuser- und Güterwerth wird um Millionen sich vermindern, der ganze Kanton wird moralisch und volkswirtschaftlich schwer darunter leiden, die Hauptstadt selbst aber bald und zunächst ihrem unabwendbaren Ruin entgegen gehen. Lassen Sie, umgekehrt, Tit., die Eisenbahn über Freiburg entstehen, so wird die alte ehrwürdige Hauptstadt des Uechtlandes mit seiner schönen, vaterländischen Geschichte, seinen erhebenden historischen Erinnerungen neu aufleben; Freiburg wird an sittlichem und ökonomischem Wohlstand zunehmen, es wird sich mit der Neuzeit, ihren Fortschritten und Schöpfungen für und für mehr befreunden, es wird sich um so inniger an die neue Eidgenossenschaft anschließen, je mehr es in den letzten Jahrzehnten unter den Schlägen eines herben, wenn auch nicht unverschuldeten Schicksals gelitten, je aufrichtiger die neue Eidgenossenschaft ihm die starke Bundeshand zur Hülfe reicht! Können, wo so Vieles auf der einen Seite auf dem Spiele steht, die Sonderbestrebungen des, mit dem Dampfschiff so leicht an den Dampfwagen sich anschließenden, Bezirks Murten, so begreiflich sie an sich erscheinen, dem Ganzen gegenüber als vollkommen berechtigt angesehen werden? Gewiß nicht. Diese helfende Bundeshand, ruft man aber Ihnen, Tit., zu, können Sie Freiburg nicht reichen, ohne einem andern hochansehnlichen Bundesgliede wehe zu thun, ohne einen Zwang gegen Waadt zu üben, welches dann sein Gebiet für eine Bahnlinie hergeben solle, für die seine Behörden bisanhin die größte Abneigung an den Tag gelegt haben. Wir fragen aber, bei welchem der beiden Kantone stehen im vorliegenden Entscheidungsfalle größere und höhere

Interessen auf dem Spiel — bei Waadt oder bei Freiburg? Bei Freiburg, das gegenwärtig für seine Selbsterhaltung Millionen opfert, um nicht von der großen Verkehrsader abgeschnitten zu werden, oder Waadt, dessen Gebiet die Eisenbahn von Genf über Morsee nach Yferten durchzieht, das ohne große Aktien-Anstrengung, ohne Staatsbau, ohne Subventionen, ohne Zinsgarantie bereits einen Schienenweg von 17 Stunden durch einen schönen Theil seines erzeugnissreichen Kantons mit Berührung seiner wichtigsten Bezirksstädte besitzt, und sich, wenn es ernstlich will und seinem Hauptorte mit den südöstlichen Landestheilen und seiner zweiten Stadt Bivis fortan Gehör und die verdienten Rücksichten schenkt, in den Besitz einer zweiten Hauptlinie setzen kann, — ja wir fragen: auf welcher Seite sind die größern Interessen bei dem Entschiede des waltenden Konflikts auf dem Spiele? Oder soll zu Gunsten von Waadt in die Waagschale fallen, daß, wenn die Linie über Murten nicht gebaut werden kann, alsdann die zwei Dorfgemeinden Corcelles und Pfauen mit circa 1700 und das Städtchen Wifflsburg mit circa 1250 Seelen — im Ganzen ein Streifen Boden von sieben Kilometer Länge — von der Eisenbahn nicht direkt berührt werden!

3.

Die Bahnlinie von Freiburg ist in Beziehung auf die technische Anlage, die Anlage- und Betriebskosten keineswegs so beschaffen, daß sie gegenüber derjenigen von Murten den allgemeinen Verkehr in erheblichem Maße erschwert.

Wir bemerken zum voraus, daß der ausgezeichnete Techniker, Ingenieur Karl Ebel, Baudirektor der Zentral- und der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, die Linie über Freiburg technisch untersucht, deren Baukosten veranschlagt und seinen an die Regierung von Freiburg erstatteten Bericht mit der wörtlichen Erklärung geschlossen hat: „daß, wenn die Gesellschaft der Westbahn dem Tracé über Murten den Vorzug gebe, es nicht sowohl die Schwierigkeiten und Mehrkosten seien, welche sie hiezu bestimmen, sondern die Absicht, eine einzige und untheilbare Verbindung von Bern nach dem Westen in der mittleren Richtung Laupen-Murten-Peterlingen-Yferten-Morsee zu erhalten und durch deren Bau das Zustandekommen der beiden konkurrirenden Richtungen Biel-Neuenburg-Yferten und Bern-Freiburg-Lausanne zu hintertreiben, oder wenigstens in unbestimmte Ferne hinauszurücken.“ In diesen Worten, Tit., liegt der Schwerpunkt des ganzen Streites, den Sie zu entscheiden berufen sind; in ihnen tritt der vorliegende Konflikt in seinem ganzen Folgenreichtum nackt, baar und wahr zu Tage; diese Worte erklären die Gierde und Sehnsucht, mit welcher die West- und Zentralgesellschaft und ihre Aktionäre, besonders seit ihrer Allianz mit benachbarten Banquiers und Geldmächten, nach dem Bau eines einzigen, jede andere Konkurrenzbahn ausschließenden, Schienenweges streben. Wollen Sie, Tit.,

nur die Vertreter dieser Aktionäre, oder auch der Interessen unseres Landes sein? Die wahren Landesinteressen liegen übrigens mit dem wahren Vortheil der Aktionäre selten im Widerspruch.

Nach dem Ausspruch des berufenen eidgenössischen Experten Ingenieur Wild ist die absolute Länge der beiden Murtner- und Freiburger-Tracés sich nahe gleich; bringt man die Kurven und etwas größere Steigungen der Freiburgerlinie in Anschlag, so werden in der Voraussetzung der gleichen Geschwindigkeit für die beiden Linien und auf der ganzen Ausdehnung nach den reduzierten Längenverhältnissen die Bahnen nach dem Projekt über Murten in 1 Stunde 41 Minuten, und nach dem Projekt über Freiburg in 1 Stunde 50 Minuten durchfahren werden, so daß der Unterschied zu Gunsten der Murtnerlinie auf einer Strecke von 42,455 Kilometer bloss 9 Minuten beträgt. Die Steigungen und Halbmesser auf der Linie über Freiburg sind nicht so günstig, als auf der Linie Murten. Zene erreichen auf der Linie über Murten 10,07 auf Tausend, auf derjenigen über Freiburg 20 auf Tausend, also nicht mehr und nicht weniger als sich auf der bereits ausgeführten Bahnlinie zwischen Rorschach und St. Gallen vorfinden. Gemäß einer Variante des Hrn. Ingenieur Wild kann übrigens die Steigung von Peterlingen nach Freiburg von 20 auf 10 per Mille herabgebracht werden, wenn man eine Verlängerung von 2 Kilometer und eine Vermehrung der Transportkosten von 10 Rp. auf den Reisenden und von $1\frac{1}{2}$ Rp. auf den Zentner Waare einer stärkeren Steigung vorzieht. Die Summe der Centriwinkel aller Kurven beträgt auf der Freiburgerlinie $1783^{\circ} 15'$, auf der Murtner $950^{\circ} 35'$.

Jeder Sachkundige wird mit der Majorität Ihrer Kommission übereinstimmen, daß in den angegebenen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen keine solche „erhebliche Beschwerung“ des Betriebs der Freiburgerbahn liege, daß von daher ein Grund zu bundeshoheitlicher Einsprache geleitet werden dürfte. Kann solches aber der Baukosten halber geschehen? Eben so wenig. Der eidg. Experte veranschlagt die Baukosten von Peterlingen bis Thörishaus über Murten auf Fr. 8,590,245, über Freiburg auf Fr. 10,907,777, inbegriffen ein Zuschlag von Fr. 630,000 als Kapitalbetrag der durch die höhere Steigung angerechneten Vermehrung der Zugkraft. Der Große Rath von Freiburg fixirte in seinem Dekret die Bausumme gegenüber dem Egelschen Voranschlag von Fr. 9,810,000, auf runde 9 Millionen, gestützt unter anderm darauf, daß der Viadukt über die Saane, von Hrn. Egel auf $2\frac{1}{2}$ Millionen veranschlagt, nach einer vorliegenden Akkordanten-Offerte um $1\frac{1}{2}$ Million erstellt werden wolle. Wenn in der Botschaft des Bundesrathes Zweifel geäußert werden, ob die freiburgischen Finanzen den Bau aushalten können, so verweisen wir auf das Großrathsdekret selbst, wornach der Staat wenigstens zwei und höchstens drei Millionen Aktien für eine Unternehmung übernimmt, für welche der eidg. Experte eine Rente von $5,48\%$ berechnet, während er für die angeblich $3\frac{1}{2}$ Millionen wohlfeiler zu erstellende Murtner-Linie einen Ertrag von bloss $5,28\%$ angenommen hat. Ein Kanton, der zur Zeit noch ein nicht unbedeutendes Kapitalvermögen besitzt

und dem bereits Korporationen und Privaten für den Staatsbau mit Fr. 3,140,000 beigeprungen sind, wird seine zwei oder drei Millionen unschwer auf dem Weg von Anleihen finden, zumal wenn die Friedensausichten sich konsolidiren. Uebrigens, denken wir, wird die Bundesversammlung sich wohl hüten, im Stadium der Konzessionsgenehmigung den Kanton Freiburg zu inquiriren, ob er die nöthigen finanziellen Mittel zur Ausführung des Baues besitze, da das Bundesgesetz selbst klar genug bestimmt, es soll der Unternehmer, inner einer festzusetzenden Frist, nachdem ihm die Konzession genehmigt worden, über die erforderlichen Geldmittel sich ausweisen. Wie vielen Bahngesellschaften, ja Privatunternehmern sind schon Konzessionen von Bundes wegen genehmigt worden, deren Baukapital im Verhältniß zu den Baukosten zur Zeit der Genehmigung weder so hoch noch so gesichert war, wie das freiburgische. Daß man übrigens Freiburg eine Frist von sechs Monaten gönne, um dem Bundesrath den finanziellen Ausweis und wir erwarten einen genauen und strengen — zu leisten, daß es im Stande sei, das Unternehmen nicht nur anzufangen, sondern auch durchzuführen, erfordert die Billigkeit, nachdem man der Westbahngesellschaft zuerst fünfzehn Monate und hintenher, als diese den Ausweis nicht leisten konnte, weitere Fristverlängerungen eingeräumt hat.

4.

Freiburg, behauptet die Regierung von Waadt, könne und solle um so rückfichtloser die von der West- und Centralbahngesellschaft reklamirte Zwangskonzession aufgelegt werden, als es von seinem, in Konventionen und Konferenzen gegebenen Versprechen, die Bahn über Murten führen zu lassen, wortbrüchig abgewichen sei.

Wir haben den, zwischen den Kantonen Bern, Freiburg, Waadt und Genf unter selbstverständlicher höherer Ratifikation am 2. Dezember 1852 zu Bern abgeschlossenen Staatsvertrag, auf den man sich hier vorzugeweise beruft, so wie die einschlägigen Protokolle der spätern Konferenzen vom 14. Aug. 1853, vom 2. und 3. Oktober 1854 und vom 15. März 1855 sorgfältig durchgegangen, in denselben aber von einer Wortbrüchigkeit Freiburgs nichts finden können. Wir haben diesen Protokollen nur entnommen, daß man sich im Allgemeinen fast allseits nicht sehr streng an Konfordinres gehalten hat, und daß allerdings die freiburgischen Konferenzabgeordneten, an der Möglichkeit verzweifelnd, je mit Dampfwagen bei der Stadt Freiburg vorbeifahren zu können, bei der ersten Konferenzverhandlung am 2. Dezember 1852 die Bahnrichtung über Murten zugestanden haben. Wem erscheint diese kurzfristige Verzweiflung auffallend, wenn man weiß, daß der berühmte Stephenson nicht lange vorher in seinen Bericht an den Bundesrath die anachronistische Erklärung gelegt hat, daß die St. Galler für ihre Bahn ein Kompensationsystem in Anwendung bringen müßten, „indem der Gebrauch von Lokomotiven behufs Ueberwindung von Steigungen zu 2 Prozent keinen guten Erfolg verspreche.“ Der in Folge dieser Verhand-

lung verabredete Staatsvertrag wurde nun wohl vom Kleinen, nicht aber vom Großen Rathe des Kantons Freiburg ratifizirt; der letztere faßte vielmehr nachgerade, als allgemein bekannt wurde, daß im benachbarten Württemberg die Rauhe-Alp bei einer Steigung von 20⁰⁰/₁₀₀ mit Lokomotiven befahren werde und daß St. Gallen sich anschicke, den Bau der Rorschach-St. Gallen-Bahn mit ähnlichen Steigungsverhältnissen in Angriff zu nehmen, eine Reihe von Beschlüssen, kraft welcher die Behörde die bestimmte Forderung aufstellte und in allen nachfolgenden Konferenzen und Korrespondenzen beharrlich geltend machte, daß die Westbahn durch oder so nahe als möglich bei der Stadt Freiburg vorbei tracirt werden müsse, insofern zu veranstaltende Vermessungen und Planaufnahmen die dießfällige technische Möglichkeit nachweisen. Im Falle unausweichlicher Führung der Hauptbahn über Murten sollte die Gesellschaft in allweg eine Zweigbahn zur Verbindung mit Freiburg erbauen. Diese rechtliche Stellung nahm Freiburg nach den Akten ein. Dagegen wird die Regierung von Waadt nicht in Abrede stellen, daß gerade sie es war, welche zuerst von den konfordinnten Stipulationen des Vertrags vom 2. Dezember 1852 abwich, indem sie zuwider dem Art. 6 desselben, gemäß welchen die Erstellung der ganzen Westbahn von Genf bis Bern im Einverständniß aller vier konfordinnten Kantone einer und derselben Baugesellschaft hätte übergeben werden sollen, eigenmächtig voranschritt, den Bau der Bahn auf ihrem Gebiete einer ihr beliebigen Kompagnie überließ und durch dieses vertragswidrige Vorgehen zum Theil diejenigen bedauerlichen Complicationen und Konsequenzen veranlaßte, an denen das Zustandekommen eines tüchtigen, vor der Mit- und Nachwelt gerechtfertigten Eisenbahnnetzes für die Westschweiz zur Stunde noch leidet.

5.

Die Regierung von Waadt behauptet ferner in ihren, an den Bundesrath gerichteten, Eingaben, die Bundesversammlung müsse die Zwangskonzeßion für die Murtenlinie bewilligen, weil sie — die Bundesversammlung — durch vorangegangenen präjudizirenden Entscheid in Sachen bereits gebunden sei.

Indem wir hierauf antworten, berühren wir zugleich die Frage der Erneuerung der Bundesgenehmigung der waadtländischen Konzeßion für die Bahnstrecke von Morsee nach Genf und von Yferten gegen Bern. Wahr ist, daß die Bundesversammlung, als die Westbahngesellschaft im Jahre 1852 von Waadt eine Konzeßion für die Bahn von Yferten aus über Murten erhielt, und dann in dieser Form für dieselbe die Bundesgenehmigung nachsuchte, letztere am 4. August 1853 ohne Anstand erteilt hat. Haben die gesetzgebenden Rätthe damit aber, wie Waadt behauptet, die Murtenlinie definitiv anerkannt, so daß jetzt die Nichtertheilung der verlangten Zwangskonzeßion für dieselbe, als ein ungerechtfertigtes Zurückziehen eines früheren gültigen Bundesbeschlusses erschiene? Mit Nichten. Nach dem Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen

durfte die Bundesversammlung jenen Konzessionsakt nur aus allfällig vorhandenen militärischen Rücksichten verweigern. Daherige Gründe lagen aber keine vor; darum erfolgte die Genehmigung. Ueber die Bahnrichtung hatte die Bundesversammlung damals nicht zu statuiren. Jene Konzession selbst war nur für den Konzedenten — den Kanton Waadt — und den Konzessionär — die Westbahngesellschaft, keineswegs aber für den Kanton Freiburg verpflichtend. Die der waadtländischen Konzession verliehene Bundesgenehmigung konnte für den Stand Freiburg um so weniger eine Konzession auf seinem Gebiete erzeugen, als er über diese Konzession gar nicht begrüßt und gehört worden war, und, wie gesagt, unmittelbar nicht der Bund, sondern lediglich der betreffende Kanton eine Eisenbahnkonzession zu ertheilen berechtigt ist. Welche gefährliche, die Souveränität eines Nachbarkantons in Eisenbahnsachen eskamotirende Konsequenzen würde es haben, wenn ein Verfahren, wie das von der waadtländischen Regierung befürwortete, zur Geltung käme. So etwas wollte das Bundesgesetz von 1852 nicht, so wie es auch nicht wollte, daß die Bundesversammlung denjenigen Kanton, der sich weigert, eine limitrophe Bahn da, wo es dem Nachbarkantone konvenirt, abzunehmen und über das Gebiet des andern zu führen, sofort auf dem Wege des Zwangs dazu anhalte; — es verlangt vielmehr ausdrücklich, daß bei solchen Occurrenzen alle in Betracht kommenden Verhältnisse geprüft und hiernach das Erforderliche verfügt werde. Wenn im weitem Ihre Kommission, von dieser im mehrerwähnten Art. 17 enthaltenen Vorschrift und Vollmacht Gebrauch machend, nach Erwägung aller Verhältnisse Ihnen vorschlägt, die von den beiden Kompagnien angebehrte Zwangskonzession für die Linie über Murten zur Zeit nicht auszusprechen, so werden Sie, Eit., begreifen, daß die Richtertheilung einer solchen Konzession nothwendig auch den Vorschlag zu einstweiliger Richtererneuerung der Bundesgenehmigung für die waadtländische Konzession der Bahnstrecke von Yferten über Murten gegen Bern involviren muß. Für die Westbahnkonzession lief die Gültigkeitsfrist aus mit dem 30. Juni 1855, und der Bundesrath hat erklärt, daß inner dieser Frist die nothwendigen Ausweise nicht geleistet worden, die Bundesgenehmigung für diese Konzession daher erloschen sei. Dagegen wird kein Anstand genommen für das Tronçon Morges-Bersoir, entgegen dem Begehren von Genf, die Bundesgenehmigung zu erneuern. Der Vorschlag der Kommission ist daher um so gerechtfertigter, als auf diese Weise allein die so wünschenswerthe Fortsetzung der Bahn von Freiburg über Remund nach Lausanne — anstatt in der Richtung von Peterlingen gegen Yferten — eine offene Frage bleibt und es ist um so eher den, für diese zweckmäßigere Bahnrichtung sich interessirenden Kantonen und Baugesellschaften die Möglichkeit gegeben, sich mittelst beförderlichster Unterhandlungen und Transaktionen dafür zu bethätigen. Möge es bald geschehen!

6.

Eine Hauptwaffe, mit welcher man gegen eine Genehmi-

gung des freiburgischen Großrathesdekrets und für die sofortige Bewilligung einer Zwangskonzession für den Bau der Bahnlinie über Murten sicht, ist die Behauptung, jenes Dekret sei ein todtgebornes Kind.

Man sagt, Freiburg sei zu ohnmächtig und arm, die Verbindung der Bahnen, die nächstens an seinen Grenzen anlangen, über sein Hauptort zu erstellen, es sei besser, man stelle Freiburg unter eidgenössische Vogtei, als daß man es länger nach der Chimäre einer unfrucht- und unausführbaren Bergbahn jagen lasse, während man den glücklichen Augenblick verpasse, um die allein richtige, allein rentable, dem Westen der Schweiz allein zusagende Mittel- und Murtenbahn so rasch als möglich auszuführen und die Verbindung der nordöstlichen mit den Westbahnen zum Abschluß zu bringen. Um dieß Alles recht eindringlich zu machen, wird erzählt, wie das „Crédit mobilier“ gerade in jüngster Zeit die aufs Trodne gerathenen Kassen der Westgesellschaft arroßirt und dieselbe nun in den Stand gesetzt habe, den seit Jahren umsonst gehofften Bau des Tronçon Terten-Laupen so schnell als man nur immer es wünsche, zu erstellen, und als nun auch die Zentralgesellschaft mit dem sofortigen Bau von Bern aus, ihr die schwesterliche Hand zu reichen, durch feierlichen Vertrag zugesichert habe. Es wird sogar, um recht schlagend darzuthun, wie sehr es pressire, sofort die Zwangskonzession für die Murtenlinie auszusprechen —, verbreitet, das „Crédit“ und seine Männer der hohen Finanz haben jene Kassaarroßirungen an die Bedingung geknüpft, es müsse die Bahn von Terten über Murten nach Bern geführt werden. Was zunächst das Letztere betrifft, so ist dem nicht also. Wir haben den Geldvertrag der Westgesellschaft mit der Generalsocietät des Crédit mobilier vom 25. Juli 1855 geprüft. Derselbe spricht allerdings davon, daß die Westkompagnie die Konzession für eine Verlängerung der Linie von Morges gegen Bern erhalten habe; es ist aber darin sehr weislich gar nicht stipulirt, daß die Bahn über Murten gehen müsse, so daß die Ausführung des freiburgischen Großrathesdekrets neben dem Vertrag noch freundschaftlichen Platz findet. Es heißt dießfalls wörtlich in der angeführten Uebereinkunft: „de plus la compagnie a obtenu la concession d'un prolongement de Morges à la frontière du canton de Berne et pour se procurer les ressources, dont elle a besoin pour exécuter ces nouvelles lignes, elle désire s'assurer le placement de quarante-trois mille sept cent cinquante actions, qu'elles n'a pas encore émises.“ Daß die Zentralbahn ihren, am 10. September 1855 abgeschlossenen Aktienverkauf nicht an die Bedingung der Ausführung dieses oder jenes Tracé knüpfen werde, ließ sich von der Weisheit ihrer Direktion, zumal bei der festbegründeten Solidität ihres Unternehmens, erwarten. Wirklich enthält auch die dießfällige Uebereinkunft keine derartige Klausel. Diese Geld-Verträge dürfen nicht mit dem Fusionsvertrag der West- und Centralbahngesellschaft vom 17. September v. J. verwechselt werden.

Was die Klage über die Verfassung des rechten Augenblicks für den Bau der Murtner Bahn betrifft, so können wir zwar nach der oben ent-

wickelten Anschauungsweise über ein westschweizerisches Eisenbahnnetz in diese Klage keineswegs einstimmen; wir wünschen sogar, daß das Murtner-Projekt nicht nur aufgeschoben, sondern aufgehoben werde. Wir glauben, daß die obere Linie über Bern und Freiburg, abgesehen von ihren volkswirtschaftlichen Vorzügen, eine sehr rentable Bahn sein und die Konkurrenz trefflich bestehen werde, welche ihr die ebenfalls rentable Jura- und Vitorallinie machen werde. Wir maßen uns nicht an, besser zu wissen, ob der Kanton Freiburg die Mehrkosten der obern Linie über sein Gebiet zu tragen im Stande sein werde, als dessen oberste Landesbehörde. Der Antrag der Majorität Ihrer Kommission trägt aber in diesem Punkt auch einer entgegengesetzten Ansicht dadurch Rechnung, daß sie der Regierung von Freiburg ausdrücklich die Verpflichtung auferlegt, nicht nur bis zum 1. Juli 1856 mit den Erdarbeiten für die Erstellung ihrer Bahn den Anfang zu machen, sondern zugleich genügenden pekuniären Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß, insofern solches nicht geschehe, mit Ablauf jener Frist die Bundesgenehmigung für das großrätliche Dekret des Kantons Freiburg erlösche. Noch mehr, wir gehen einen Schritt weiter, und laden den Bundesrath ein, zu wachen, daß keine größeren Arbeiten auf freiburgischem Gebiete in Angriff genommen werden, bis von Freiburg ein beruhigender Ausweis über das Vorhandensein der nöthigen Geldmittel wirklich geleistet ist. Im Zusammenhang mit diesem Vorschlag schlägt die Kommission des weitern vor, zur Zeit in die von der Zentral- und Westgesellschaft gestellten Begehren um Ertheilung einer Zwangskonzession gegen Freiburg auf freiburgischem Gebiet über Murten nicht einzutreten, auf den Fall aber, daß Freiburg die eingeräumte Frist unbenützt verstreichen läßt, den Bundesrath schon jetzt zu beauftragen, der Bundesversammlung auf die nächste Julisession hinsichtlich der Bahnrichtung über Murten die erforderlichen Anträge zu stellen. So wird schon jetzt und zum voraus festgesetzt, wie bei Nichterhaltung der Frist weiter vorgeschritten werden soll. Den beiden Gesellschaften die Zwangskonzession nur unter der Bedingung zu ertheilen, daß sie selbst über Freiburg bauen, gieng nicht, da ihnen in diesem Fall die Mehrkosten zugemuthet werden müßten.

Die Majorität Ihrer Kommission kann den Freunden der Murtner-Linie die Versicherung geben, daß sie mit diesem Kommissionsvorschlage gerade so schnell an ihr Ziel gelangen, als wenn sie jetzt die Zwangskonzession beschließen und im Uebrigen nach dem Beschlußentwurfe des Bundesrathes verfahren. Der Bundesrath findet es nämlich gerecht und billig, daß man die Zwangskonzession für einmal nur grundsätzlich ausspreche und über die näheren Bedingungen derselben mit Berücksichtigung der Reklamation Freiburgs namentlich für Erstellung einer Zweigbahn von Murten nach dem Hauptort, Konferenzen unter den theiligten Regierungen veranstalte, die dann auch erst in der nächsten Julisession von den gesetzgebenden Räthen definitiv genehmigt werden könnten. Wer nun weiß, wie die Regierungsabgeordneten von Waadt und Bern in den verschiedenen Konferenzen eine Zweigbahn von Murten nach Frei-

burg als eine „Nothwendigkeit“ erklärt (comme étant une nécessité pour desservir le chef-lieu), wer weiß, wie man dann später von den dießfälligen Zusicherungen abgegangen ist, besonders als man hörte, daß die Ausführung des Tracé über Murten mit Inbegriff der Zweigbahn Murten-Freiburg (letzte von Bignolles zu Fr. 6,184,360, von Ehel zu Fr. 3,870,000 veranschlagt) circa $\frac{3}{4}$ Millionen höher zu stehen kommen werde, als die Ausführung des Tracé über Freiburg, der wird mit uns zugeben, daß von einer Vereinbarung der Betheiligten in dieser Angelegenheit — selbst wenn ein Mitglied des Bundesrathes das hohe Friedensrichteramt übt — schwerlich die Rede sein kann. Man fasse auch das dießfällige Benehmen der Westbahngesellschaft speziell in's Auge. Im Herbst 1853 anerkant sie sich zum Bau einer Zweigbahn nach Freiburg; 1854 machte sie sich anheißig unter Einwilligung von Waadt und gegen Vergütung der Mehrkosten durch den Kanton Freiburg die Linie über Freiburg zu bauen; im Hornung 1855 endlich verlangte sie von Freiburg einfach den Durchgang über Murten, um, zum Theil gemeinschaftlich mit der Centralbahngesellschaft, zwei neue Konzessionsbegehren bei Freiburg zu stellen. So ist also auch von dieser Seite an eine Vereinbarung einer Konzession nicht zu denken, und dieselbe wird später, wenn Freiburg den auferlegten Verpflichtungen kein Genüge leisten kann, oktroyirt werden müssen. Daß aber die Compagnien in der Zwischenzeit, ungewiß, wie die definitiven Konzessionen, namentlich in Bezug auf die Frage ihrer Steuerpflichtigkeit, der Transporttaxen u. s. w. ausfallen, keine Arbeiten auf der Linie beginnen werden, liegt ebenfalls außer allem Zweifel. Daß diese Arbeiten durch unsern Antrag nicht ungebührlich verzögert werden, ist jedem klar, der weiß, daß laut Berner-Konzession der Aar-Biadukt bei Bern erst Ende 1858 erstellt sein muß!

7.

Schließlich müssen wir noch mit ein paar Worten die Ansicht des Bundesrathes berichtigen, als ob aus formalen Gründen dem Dekret des freiburgischen Großen Rathes, in Gemäßheit des Art. 20 des Eisenbahngesetzes, die Bundesgenehmigung nicht ertheilt werden könne.

Wir beziehen uns hier namentlich auf eine, seit dem Druck der bundesräthlichen Botschaft eingegangene, vom 21. l. M. datirte Eingabe des Staatsrathes von Freiburg, in welcher er sich des bestimmtesten gegen die Behauptung verwahrt, als habe der Große Rath nicht in seinem Dekret vom 30. November abhin im Sinne der Artikel 1 und 20 des Eisenbahngesetzes den Staatsbau beschlossen und beschließen wollen. Regel ist, und die Praxis hat sie bestätigt, daß gemeiniglich Gesellschaften oder Privatunternehmer bei dem betreffenden Kanton um die Konzession zum Bau einer Eisenbahn einkommen, Ausnahme hingegen, daß ein Kanton direkte oder indirekte den Bau einer Eisenbahn unternimmt. — Unser Bundesgesetz setzt bei seinen Bestimmungen den regelmäßigen Fall voraus und begnügt sich hinsichtlich

der Ausnahmefälle, wo Kantone den Bahnbau selbst unternehmen, mit der einfachen Verfügung (im Art. 20), daß dann die Bestimmungen des Gesetzes analoge Anwendung finden sollen. Es wäre aber eine ganz falsche analoge Anwendung, wenn man annehmen wollte, daß wenn ein Kanton selbst eine Eisenbahn baue, dannzumal dem Bund ein Recht zustehe, das er sonst nicht hat, das Recht nämlich, ihm die Konzession zu erteilen. Beim Staatsbau fällt jede Konzession von selber weg; denn der Staat könnte sie Niemanden verleihen, als sich selbst, und vom Bunde kann weder ein Kanton noch eine Gesellschaft, noch ein Private (abgesehen von einer Zwangskonzession nach Art. 17) die Verleihung einer Konzession begehren, eben weil der Bund hierin blos zu placetiren hat, was vor den Kantonsbehörden verhandelt worden ist.

Wenn dem Erörterten zufolge den Bundesbehörden vom Kanton Freiburg kein Konzessionsbegehren in gewöhnlicher Form, sondern ein großrätliches Dekret eingereicht wurde, so liegt das in der Natur der Sache. Hauptsache ist, daß dieses Dekret die wesentlichen Bedingungen erfüllt, auf welche bei der Sanktionirung einer Eisenbahnunternehmung durch den Bund abgestellt werden muß. Und das ist nach Ansicht der Majorität der Kommission wirklich der Fall. Der Staat selbst gründet nach dem vorliegenden Dekrete das Unternehmen, konstituiert dasselbe, bestimmt die Art ihrer Ausführung, wobei es nicht darauf ankommt, ob er sich zu diesem Zweck einer Aktiengesellschaft bediene, weil er es ist, der die Rechte zwischen dem Staate und einer solchen Gesellschaft in den Hauptgrundzügen festsetzt. Das Dekret bezeichnet die Bahnlinie (§. 1), sorgt für die Geldmittel (§. 4, 5, 7, 10), setzt den Termin für den Beginn der Arbeit fest (§. 22), und reservirt (§. 25) die Vorschriften des einschlägigen Bundesgesetzes u. s. w. Der Erlaß der Gesellschaftsstatuten, so wie der nähern Bestimmungen über die Befugnisse des Staates gegenüber der Unternehmung und ihrem Betriebe, zu deren Erlassung der Staatsrath laut Art. 17 des Dekrets ermächtigt ist, wird vom Staatsrath in der oben erwähnten Zuschrift verheißen.

Wir nehmen daher auch in formaler Beziehung keinen Anstand, Ihnen zu empfehlen, diesem großrätlichen Dekret die im Schlußartikel desselben ausdrücklich nachgesuchte Bundesgenehmigung sofort zu erteilen. Wir haben dem Genehmigungsbeschlusse alle Vorbehalte und Bedingungen beigelegt, welche das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 vorschreibt.

Mit Beziehung auf das Erörterte, und ohne die politische Seite der Angelegenheit hier zu berühren, stellt die Majorität Ihrer Kommission folgende Anträge:

I.

Beschlussesantrag

der

Majorität der nationalrätlichen Kommission, betreffend die
Eisenbahn im Kanton Freiburg.

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Dekretes des Großen Rathes von Freiburg, vom 27. November 1855, betreffend die Erstellung der Eisenbahn im Kanton Freiburg, welche einen Bestandtheil der Linie zwischen Bern und Genf bildet, in der Richtung von Thörishaus-Freiburg-Peterlingen-Stäfs-Iserten;

des gemeinschaftlichen Begehrens der Zentral- und Westbahngesellschaft vom 11. Dezember 1855, um Ertheilung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete in der Richtung von Pfauen, Murten und Laupen;

des besondern Begehrens der Westbahngesellschaft vom gleichen Tage, um Ertheilung einer nämlichen Konzession gegen den Kanton Freiburg für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete in der Richtung von Iserten nach Peterlingen;

der Denkschriften und Erklärungen des Staatsrathes von Freiburg, vom 15. Juni 1855, vom 7. und 30. November, 3. Dezember 1855 und 21. Januar 1856, sowie des Staatsrathes von Waadt vom 29. Juni 1855, und 30. Oktober 1855,

und der übrigen sachbezüglichen Zuschriften dieser Regierungen;

der Botschaft des Bundesrathes vom 7. Jänner 1856;

in Anwendung des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Dem Dekrete des Großen Rathes des Kantons Freiburg vom 27. November 1855, betreffend die Erstellung der Eisenbahn im Kanton Freiburg, in der Richtung von Thörishaus-Freiburg-Peterlingen und Iserten, unter den nachstehenden Bedingungen und Vorbehalten des Bundes ertheilt.

Erledigung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes
Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vor-
regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach
Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens

auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 3. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn, deren Herstellung im Dekrete des Großen Rathes von Freiburg, vom 27. November 1855 beschlossen ist; in ihrer Gesamtheit, so weit sie wirklich erstellt worden ist, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge

gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 4. Bis zum 1. Juli 1856 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis zu leisten, einerseits über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auf freiburgischem Gebiet, anderseits über einen gesicherten Anschluß der Freiburgerbahn an einen die Verbindung mit Genf erzielenden Schienennweg, alles in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für das vorliegende großrätliche Dekret des Kantons Freiburg erlischt.

Der Bundesrath ist eingeladen, zu wachen, daß keine größeren Arbeiten auf dem freiburgischen Gebiet begonnen werden, bevor nicht der geforderte Ausweis über die nöthigen Geldmittel in befriedigender Weise geleistet ist.

Art. 5. Alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung, und insbesondere des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonath 1852, sollen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen des vorliegenden Dekretes in keiner Weise Eintrag geschehen. Namentlich werden dem Bunde alle Rechte vorbehalten, welche die Artikel 5 und 9 des citirten Gesetzes in Beziehung auf das Telegraphenwesen, der Art. 8 in Beziehung auf das Postwesen, und der Art. 10 in Beziehung auf den Transport von Militär und Kriegsmaterial ihm einräumen. Auch soll der Art. 3 des Dekretes, betreffend den Ausschluß jeder andern Eisenbahn in der gleichen Richtung, den Befugnissen, die der Bundesversammlung nach Art. 17 des angerufenen Bundesgesetzes zukommen, nicht vorgreifen.

Art. 6. In die von der Zentral-Westbahngesellschaft gestellten Bedingungen zu Ertheilung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete in der Richtung von Laupen über Murten nach Peterlingen und Ifferten wird zur Zeit nicht eingetreten.

Für den Fall jedoch, daß Freiburg die im Art. 4 bezeichnete Frist nicht inhält, wird der Bundesrath schon jetzt beauftragt, der Bundesversammlung auf die ordentliche Session im Monat Juli nächstkünftig die nöthigen Vorlagen zu machen, um die Bahnrichtung über Murten zu bewilligen und die dießfalls aufzustellenden Konzessionsbedingungen festzusetzen.

Art. 7. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

II.

Beschlussesantrag

der

nationalrätthlichen Kommission, betreffend die Erneuerung der vom 4. August 1853 datirten Bundesgenehmigung für die Konzession der Eisenbahn von Morsee nach Genf und von Yferten nach Bern.

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

der Zuschriften des Staatsrathes des Kantons Waadt an den Bundesrath, vom 26. Juli und vom 2. September 1855, betreffend die Frage: ob die Bundesgenehmigung, d. d. 4. August 1853, der Konzession des Kantons Waadt an die Westbahngesellschaft als erloschen zu betrachten sei;

der Erwiderungen des Bundesrathes an den Staatsrath von Waadt, vom 2. August und 14. September 1855, und der Botschaft desselben vom 7. Januar 1856;

der Einsprachen des Staatsrathes von Genf, vom 21., und des Staatsrathes von Freiburg, vom 27. Juli 1855;

des Beschlusses der Bundesversammlung vom Januar 1856, betreffend die Eisenbahn im Kanton Freiburg;

in Anwendung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Art. 1. Der Beschluß der Bundesversammlung vom 4. August 1853, betreffend die Eisenbahn von Morsee nach Genf und von Yferten nach Bern, wird, so weit er die Bundesgenehmigung für die Eisenbahn von Morsee nach Genf beschlägt, anmit erneuert. Dagegen wird in die Erneuerung der Konzession für die Linie Yferten-Laupen zur Zeit nicht eingetreten.

Art. 2. Für den Beginn der Erdarbeiten und für Leistung eines genügenden Ausweises über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues auf der Linie von Morsee-Genf wird eine neue Frist bis zum 1. Juli 1856 bestimmt, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession, so weit sie sich auf die Linie Morsee-Genf bezieht, erlischt.

Art. 3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

III.

Die Frage der Genehmigung der Konzession an die Herren Bartholony und Comp. für die Bahnstrecke von Genf-Versoir betreffend, bezieht sich die Kommission einfach auf die bezügliche Botschaft und den Antrag des Bundesrathes vom 7. Jenner 1856 (S. 62 bis 65, sowie S. 67 bis 69) und bemerkt einfach, daß eine Majorität von 5 Mitgliedern den Art. 2 des bundesrätlichen Beschlusentwurfs gänzlich streichen, eine Minorität von 2 Mitgliedern denselben hinwieder beibehalten will. Die Majorität motivirt die Weglassung dieses Artikels wesentlich mit der Bemerkung, daß das erst im Entwurf liegende Ergänzungsgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in der Eidgenossenschaft auf die in Frage liegende Konzession noch keine Anwendung erleiden soll.

Hochachtungsvoll!

Bern, den 28. Januar 1856.

Für die Kommission:

Sungerbühler, Berichterstatter.

Die Minorität der Kommission (Herr Benz) stellte folgende Anträge:

A. In Bezug auf Freiburg.

1. Die für die Eisenbahnlinie von Thörishaus über Murten nach Payerne nachgesuchte Konzession wird nach dem Antrage der Mehrheit des Bundesrathes und unter den in diesem Antrage enthaltenen Bedingungen erteilt.
2. Der Bundesrath wird ermächtigt, auf den Fall, daß bis zur nächsten Sitzung der Bundesversammlung die Genehmigung für eine Eisenbahnlinie, sei es von Thörishaus über Freiburg und Romont gegen Lausanne, oder von Thörishaus über Freiburg nach Payerne, in der üblichen Weise unter Vorlegung der Bedingungen, unter welchen gebaut werden soll, nachgesucht wird, dieselbe zu erteilen.

B. In Bezug auf die Eisenbahnlinie von Fferten nach Bern.

1. Der Beschluß der Bundesversammlung vom 4. August 1853, betreffend die Eisenbahn von Fferten nach Bern wird erneuert.
2. Für den Beginn der Erdarbeiten und für Leistung eines genügenden Ausweises über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues auf der Linie Morsee-Genf und Fferten-Bern wird eine neue Frist bis zum 1. Juli 1856 bestimmt, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession, so weit sie sich auf die Linie Morsee-Genf und Fferten-Bern bezieht, erlischt.
3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Bericht und Anträge der Majorität der nationalrätlichen Kommission über die Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz. (Vom 28. Januar 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.02.1856
Date	
Data	
Seite	139-160
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 828

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.