

B e r i c h t

der

Minderheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend
das Begehren einer Zwangskonzession für die Brovethal-
bahn gegenüber dem Kanton Freiburg.

(Vom 12. Juli 1871.)

Lit.!

Angesichts der fest beschlossenen, auf einfache Annahme der bundesräthlichen Vorschläge hinielenden Anträge der Mehrheit der Kommission gebe ich mich keiner Illusion hin über das Schicksal, welches dem Begehren des Kantons Freiburg, des Unternehmers und Eigenthümers der Linie Bern-Lausanne, beschieden sein wird.

Wenn ich gleichwohl im Namen der Minderheit der Kommission das Wort ergreife, so geschieht dieß hauptsächlich zur Rechtfertigung und Erklärung der von der Freiburger Regierung und Bevölkerung in dieser Brovethalbahn-Frage bekundeten Haltung.

Auf den ersten Blick scheint es, der Kanton Freiburg sollte eine Linie freudig begrüßen, welche ihn nichts kostet und die dabei den Interessen eines Theiles der Bevölkerung vom Brovethal und vom See dient. Es wäre dieses wirklich der Fall, wenn die wirtschaftliche Lage, wie sie infolge der langwierigen Kämpfe wegen der Dornbahn und des Baues dieser für die ganze Schweiz wichtigen Linie dem Kanton zufiel, ihm es nicht zur gebieterischen Pflicht machen würde, die Interessen seiner Angehörigen zu wahren.

Indem der Kanton Freiburg die verlangte Konzession für die Brovethalbahn, so wie dieselbe heute Ihrer Genehmigung vorliegt,

zurückweist, wird von ihm nichts Anderes gethan, als daß er hiebei eine dreifache Pflicht erfüllt:

1) Eine förmliche Verpflichtung lastet auf ihm gegenüber der Dron=gesellschaft. Der Bundesrath anerkennt dies in seiner Botschaft; in der That konnten wir die verlangte Konzession nicht ertheilen, ohne einen förmlichen Vertrag zu umgehen, ohne das gegebene Wort zu brechen. Der Art. 6 der unterm 8. April 1856 zwischen den Abgeordneten des Kantons Freiburg und den Herren Rivet, Hély d'Orfiel und Kohler abgeschlossenen und am 24. Mai 1856 genehmigten Uebereinkunft *) schreibt förmlich vor:

„Die theilnehmenden Kantone verpflichten sich, ein jeder insoweit es sein Gebiet betrifft, während zwanzig Jahren keiner andern Gesellschaft irgend welche Konzession zu ertheilen, welche zwischen der konzessionirten Linie und dem rechten Ufer des Neuenburgersees eine Konkurrenz von Bern nach Genf herbeiführen könnte.“

Eine ähnliche Bestimmung ist auch enthalten im Art. 6 des vom 12. November 1856 datirten Pflichtenhefts über die vom Großen Rathe des Kantons Freiburg am 24. Mai 1856 dekretirte und durch Bundesbeschluß vom 23. September 1856 genehmigte Eisenbahn. **)

Zwar mußte später der Kanton Freiburg in die Rechte der Gesellschaft treten und die Linie vollenden, nachdem sich jene außer Stand gezeigt hatte, dies selbst zu thun. Allein es geschah dies nicht auf dem Wege gerichtlicher Liquidation. Der Kanton schloß eine Uebereinkunft mit den Aktionären ab, indem er ihre eventuellen Aussichten bestimmte und die von ihm ursprünglich übernommenen Verpflichtungen zu Gunsten der Unternehmung gewährleistete.

Leider wollte aber die Bundesversammlung sich nicht dazu verstehen, diese Klausel der Konzession förmlich zu genehmigen. In ihrem Beschlusse vom 6. Februar 1856 ***) , Art. 6, heißt es unter Anderm:

„Es soll der Art. 3 des Dekrets, betreffend den Aus= schluß jeder andern Eisenbahn in der gleichen Richtung, den Befugnissen, die der Bundesversammlung nach Art. 17 des Eisenbahngesetzes zukommen, nicht vorgreifen.“

Es ist klar, daß die Bundesversammlung sich dießfalls ihre Freiheit wahren wollte; allein andererseits hat sie doch auch nicht die vom Kanton Freiburg übernommene Verpflichtung widerrufen. Im Gegentheile, als die Gesellschaft, erschöpft an Hilfsmitteln und an Kredit,

*) Eisenbahnaktensammlung, Bd. III, S. 340.

**) „ „ „ IV, „ 3.

***) „ „ „ III, „ 162.

sich an die Bundesversammlung wandte, um die Sanktion des betreffenden Vorrechts zu erlangen, sprachen sich die eidgenössischen Rätche im zweiten Erwägungsgrunde des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1857 wie folgt aus:

„In Erwägung andererseits, daß durch die in Sachen des Westbahnkonfliktes gefaßten Bundesbeschlüsse, und namentlich auch desjenigen vom 31. Heumonath 1857, betreffend das wiederholte Zwangskonzeptionsbegehren der Regierung des Kantons Waadt gegen den Kanton Freiburg für eine Eisenbahn über Murten, die Bundesversammlung anerkannt hat, daß eine zwischen den beiden Eisenbahnlinsen Dron (Thörishaus-Freiburg-Lausanne) und der Linie Biel-Neuenstadt-Neuenburg-Yverdon liegende Eisenbahn nicht als eine im allgemeinen Interesse liegende sich darstelle, und daß hierin für die Eisenbahngesellschaft der Linie Lausanne-Freiburg-Thörishaus diejenigen Garantien liegen, welche ohne den oben angeführten Artikeln zu widersprechen, geeignet sind, die rechtmäßigen Interessen der Petenten zu schützen.“

So war die förmliche Unterstützung der Rätche dem Baue der Dronlinie, und wenigstens ihre moralische Unterstützung auch dem Ausschlusse jeder Konkurrenzlinie zugesichert; die Verpflichtung von Freiburg blieb unversehrt aufrecht und bleibt es auch jetzt noch.

2) Im Weiteren haben wir eine Pflicht zu erfüllen gegen unsere Gläubiger. In Folge der denkwürdigen Debatten der eidg. Rätche und der von ihnen schließlich ausgesprochenen Sanktion wurde die direkte Linie von Bern nach Genf über Freiburg und Lausanne mit ungeheuern Opfern gebaut. Die Drongesellschaft realisirte nicht die Hälfte ihres Aktienkapitals, und konnte in Folge dessen kein solches emittiren. Der Kanton Freiburg, der die Linie subventionirt hatte und auf ihre Ausführung einen hohen Werth setzte, scheute kein Opfer. Er übernahm die Vollenbung der Arbeiten und kontrahirte zu diesem Zweck ein erstes Anleihen von 16 Millionen, sodann ein zweites von 14 Millionen mit Hypothek ersten Ranges auf der Bahn. Fügt man dieser Schuld von 30 Millionen hinzu: das Anleihen von Genf-Versoir, das $4\frac{1}{2}$ prozentige Hypothekar-Anleihen von 5 Millionen, und die schwebende Schuld, so wird man finden, daß ein schweizerischer Kanton von 110,000 Seelen mit einer Schuld von 43–44 Millionen überlastet ist, und daß, wenn die Erträgnisse einer mit so großen Opfern erworbenen Eisenbahn versiegen sollten, der Staat sich in der absoluten Unmöglichkeit befände, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Alle von uns im Ausland aufgenommenen Anleihen sind getilgt; unsere Gläubiger sind Schweizer, und bis jetzt haben wir gegen sie unsere Verpflichtungen mit pünktlichster Genauigkeit erfüllt. Wir sind es unsern Gläubigern schuldig, den

Werth ihres Pfandes und den Bezug der Ertragnisse zu gewährleisten, die uns gestatten, die Zinsen und die Amortisation einer Schuld von 30 Millionen zu bestreiten, welche lediglich zu Gunsten der Linie Bern-Freiburg-Lausanne eingegangen wurde.

3) Endlich haben wir die nämliche Pflicht auch gegenüber den Steuerpflichtigen. Das Freiburger Volk hat die neuen Lasten muthig getragen, die ihm auferlegt wurden. Vor dem Jahre 1848 wußte es nicht, was eine Steuer sei. In einem Zeitraume von 12 bis 15 Jahren sah dasselbe zum Vorschein kommen: die Grundsteuer, welche 3 ‰ erreicht hat, die Kapitalsteuer, die Steuer vom kommerziellen und industriellen Einkommen, die Einschreib- und die Erbsteuer. Die direkten und indirekten Steuern machen einen jährlichen Ertrag von mehr als 1½ Million aus. Fügt man noch hinzu die Gemeinde- und Pfrundlasten, die Versicherungsgebühren zc., so wird man eine so hohe Steuersumme finden, wie sie auf keinem andern Kantone der Schweiz lastet. Darf man sich also verwundern, daß die Bevölkerung sich beunruhigt fühlt, daß sie den Beistand der Regierung und der eidgenössischen Räthe nachsucht, daß sie erschrocken ist bei dem Gedanken an die Gefahr, welche für die Finanzlage des Kantons in dem Baue einer Parallelbahn liegt, welche unausweichlich eine namhafte Verminderung der Staatseinnahmen herbeiführen muß? Sehen Sie, welche Sprache die Freiburger Zeitungen, welcher politischen Nuance sie angehören mögen, führen. Sie werden finden, daß dieselben einstimmig Ihren Beistand in dieser Angelegenheit ansprechen. Die öffentlichen Lasten ruhen übrigens auf allen Theilen des Kantons, und auch die Gegend von Murten sollte sich keiner Täuschung hingeben über die schwierige Zukunft, welche sich dieselbe durch Subventionirung der neuen Broyelinie bereitet, zu einer Zeit, wo die Trockenlegung der Juragewässer bereits ihrer Bevölkerung beträchtliche und einstreifen unproduktive Opfer auferlegt.

Allein wenn das Volk und die Behörden von Freiburg bedauern mußten, den Wünschen des interkantonalen Comités, das heute ein Zwangskonzeptionsbegehren an Sie stellt, nicht entsprechen zu können, sollte damit etwa gesagt sein, daß sie sich weigern, den rechtmäßigen Bedürfnissen einer wichtigen Gegend Genüge zu leisten, mit welcher sie stets die engsten Beziehungen unterhalten haben? Nein, meine Herren! Dieß liegt uns ferne. Sehen Sie das Protokoll der Konferenz von Lausanne vom 31. August 1864 nach. Schon damals reichten die Abgeordneten von Freiburg bereitwillig die Hand zum Projekte einer Eisenbahn durch das Broyethal, mit Anschluß zwischen dem Corbeyron und Bauderens. Dieses Protokoll wurde nicht der Genehmigung des Staatsraths von Freiburg unterstellt und es verfolgte der Kanton Waadt seine Projekte ohne irgend welche weitere Verständigung mit

Freiburg, ungeachtet er das Gebiet des letztern Kantons in Anspruch nehmen mußte. Dieses Verfahren führte zu weitem Schritten, die ich meinerseits bedauert habe und die nicht wenig dazu beitrugen, die in solchen Dingen so wünschbare Verständigung zu erschweren. Jedenfalls wird durch die Botschaften des Staatsrathes vom 20. September 1867 und vom 4. Februar 1870, sowie durch die Studien und die Konzession für die Linien Nösch-Payerne und Murten-Freiburg hinlänglich dargethan, daß der Kanton Freiburg dem Broyethal-Bahnez fortwährend eine rege Sorgfalt gewidmet hat. Er war es, der die Initiative ergriff zu neuen Konferenzen in Romont und in Dron mit dem h. Stand Waadt, und ich bin fest überzeugt, daß wenn diese Konferenzen, an denen Theil zu nehmen ich die Ehre hatte, der Lausanner Konferenz von 1864 bald gefolgt wären, anstatt 5—6 Jahre später, sie von Erfolg gekrönt worden wären. In der That, meine Herren, was wollten wir Alle damals? Regionale Eisenbahnen, welche das Broyethal mit der größern Linie verbinden sollten, die mit so ungeheuern Opfern gebaut wurde. Zu diesem Zwecke hatte der Kanton Freiburg bereits, auf Verlangen der Regierung von Waadt, ein ganzes Netz von perpendikulären Straßen erstellt in den Richtungen von Yverches, Payerne und Moudon; — zu diesem Zwecke zeigten wir uns bereit, das Regionalnez mit der Bahn nach Dron oder Vauderens zu verbinden; — zu diesem Zwecke endlich ließen wir die schmalspurigen, für den Lokalverkehr so ungemein wichtigen Bahnen studiren, welche in Skandinavien, in Oesterreich, in Belgien im Gebrauche sind. Alle unsere Anerbieten zur Verständigung zerfielen sich aber an Thatsachen, die sich außerhalb unserer Theilnahme vollzogen, und an einer festgehaltenen Idee.

Die Broyethalbahn hat nun aber nicht mehr, wie die Rekurrenten behaupten, einen regionalen Charakter. Vielmehr handelt es sich da um eine große Transitlinie, eine Linie, die substituirt werden soll den Bahnen Lausanne-Freiburg-Bern, Yverdon-Neuenburg-Viel, um die jurassischen Bahnen mit dem Simplon zu verbinden und sich des Verkehrs zwischen Nordfrankreich und Westdeutschland einerseits, und Italien anderseits zu bemächtigen. Es ist dieß ein Punkt, den die Anhänger der Zwangskonzession nicht verhehlen, — der die Verrückung der Interessen erklärt, die im Jahr 1856 Freiburg zu seinem großen nationalen Unternehmen ermutigten, — der auch anerkannt wird selbst von der bundesrätlichen Botschaft, deren wohlwollende und unparteiische Haltung ich übrigens zu schätzen weiß.

Wohlan, meine Herren, umsonst suchen Sie, uns über die Konkurrenzgefahren der Broyethallinie zu beruhigen. Diese Gefahren sind zwar nicht unmittelbare, aber dabei doch nur zu reelle. Der Kanton Freiburg hat ungeheure Opfer gebracht für den Bau einer Eisenbahn, welche eine direkte Verbindung abgibt zwischen den großen Centren der

Westschweiz, Bern, Freiburg, Lausanne, Genf; einer Bahn, von der man anerkannte, daß sie im allgemeinen Interesse liege und zur Vertheidigung des schweizerischen Gebietes nothwendig sei. Freiburg wurde bei diesem Riesenwerke seinen eigenen Kräften überlassen; aber es ließ sich dabei durch kein Hinderniß aufhalten, denn es hatte hinter sich die moralische Unterstützung der Eidgenossenschaft. Lesen Sie den Bundesbeschuß vom 23. Dezember 1857 nach, und Sie werden aus seinem Wortlaute ersehen, ob Freiburg nicht berechtigt war, auf Ihren Beistand zu rechnen.

Die Dronbahn wurde erst im Jahre 1862 eröffnet, also vor kaum neun Jahren, und Sie sind schon im Begriffe, eine Konkurrenz zu sanktioniren, welche erdrückend, ruinirend ist für einen eidgenössischen Mitstand, der sich Ihres Beistandes theilhaftig fühlte! Der Mehrheitsbericht spricht von 15 Jahren seit der Konzessionirung, allein er vergißt zu sagen, daß wir sieben Jahre lang kämpfen mußten gegen die Invaliditäten der Konkurrenzlinien, die Feindseligkeit eines Nachbarstaates, die Bau Schwierigkeiten und sonstige, einem Finanzunternehmen möglichst ungünstige Umstände. Die Botschaft findet, es sei hier am Platze, das nämliche Maß für Freiburg wie im Jahr 1856 für Waadt anzuwenden. Nur erlaube ich mir, die Analogie zwischen den betreffenden zwei Situationen zu bestreiten. Im Jahr 1856 hat die Zwangskonzession eine Linie über Freiburg und eine Linie über Neuenburg abgeschlossen, um die ganze Bewegung des Verkehrs einzig auf das Broyethal zu konzentriren. Diese von Bern nach Lausanne über Yverdon gehende Linie mußte dem Verkehre einen ungeheuern Umweg und eine beträchtliche Kostenvermehrung auferlegen; dabei begünstigte sie einzig die Interessen von Privatgesellschaften. Kein eidgenössischer Mitstand war direkte bei dem Unternehmen engagirt. Heute dagegen dienen zwei Linien den Interessen der verschiedenen Kantone der Westschweiz; das Broyethal ist mit der Dronbahn durch ein ganzes Netz guter Straßen verbunden; man anbietet ihm ein Netz von Regionalbahnen; endlich hängen die Interessen eines Theiles der schweizerischen Bevölkerung von den Konsequenzen der neuen Konzession ab.

Meine Herren, wir wünschten, unsern freiburgischen Landsleuten sagen zu können, daß Sie deren Anstrengungen zu würdigen vermögen, und daß Sie ihnen eine wohlwollende Hand darreichen. Die Mehrheit der Kommission schlägt Ihnen vor, die Zwangskonzession grundsätzlich zu ertheilen. Allein war sie wohl im Stande, das an Sie gestellte Begehren zu würdigen? Hatte sie die Pläne, das Vorprojekt der im Entwurfe liegenden Linie vor Augen? Man hat uns eine kleine lithographirte Karte ausgetheilt, auf der eine rothe Linie figurirt, welche von Yß aus über Narberg, Murten, Avenches, Payerne, Moudon geht, dann eine Strecke von zwei Stunden längs der Dronlinie, in einer

Entfernung von $\frac{1}{4}$ Stunde, sich hinzieht, und schließlich sich mit Valé-
zieux verbindet! Wo sind aber die Profile dieser Linie? Wo ist die
Uebereinkunft betreffend den Punkt des Anschlusses an die Dronlinie?
Wo sind die Engagements betreffend die Subventionen und die Soli-
dität der à forfait Unternehmung?

Es scheint mir, meine Herren, daß bevor man die Zwangskon-
zession gegen einen souveränen Staat ausspricht und einen Theil seines
Gebiets expropriirt, die Bundesversammlung wenigstens in den Stand
gesetzt werden sollte, sich über die Bedingungen des Unternehmens
Rechenschaft zu geben. Von all diesem haben wir aber nichts. Zwar
sagt uns die Botschaft, es seien die Baupreise von den Herren Studer
und Bridel zu Fr. 118,000 per Kilometer veranschlagt, mithin bei 77
Kilometer zu einer Summe von Fr. 9,086,000. Allein ungeachtet der
günstigen Gestaltung des Bodens können wir diese Ziffer unmöglich
als eine endgültige annehmen. Es ist noch keine Eisenbahn in der
Schweiz unter solchen Bedingungen gebaut worden. Die gezeichneten
Subventionen mögen sich, wie wir gern glauben wollen, auf die Summe
von 4 Millionen belaufen, allein es walten noch manche Zweifel in Bezug
auf die Vollziehung des unterm 14. April 1871 zu Bayern mit drei
ausländischen Unternehmern abgeschlossenen Vertrags. Nach den Er-
fahrungen der Drongesellschaft und der Unternehmung Bulle-Romont
von Hrn. Burn ist es wohl erlaubt, einigen Zweifel zu hegen über
die Lebensfähigkeit solcher Unternehmungen. Sodann haben wir auch
keine Gewähr in Bezug auf die Betriebskosten. Ungeachtet sie dazu
bestimmt ist, eines Tages eine Transitzlinie abzugeben zwischen dem ju-
rassischen Neze und dem Simplon, so ist doch die Brogelinie — die-
selbe liegt zwei Stunden ab von der Dronbahn und 4 Stunden von
der Bahn des neuenburger Littorals — nicht geeignet, die Kapitalisten
zu beruhigen, und ist es vielmehr wahrscheinlich, daß die Aktien der-
selben wie diejenigen anderer Bahnen dieses Theils der Schweiz, manche
Jahre hindurch nur eine illusorische Rente bieten werden. Nun finde
ich, meine Herren, daß unter solchen Verhältnissen die Zwangskonze-
ssion verfrüht sei. Ich erlaube mir daher, einen Minderheitsantrag zu stellen:
Derselbe basirt auf den Erwägungsgründen, welche im Jahr 1856 von
der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission gegen die Drongesell-
schaft angerufen wurden. Besonders wünsche ich, es möchte die wohl-
wollende Dazwischenkunft des Bundesraths eine Vereinbarung herbei-
führen zwischen der Drongesellschaft und dem interkantonalen Komite
für die Brogethalbahn, um den Anschlußpunkt der beiden Linien zu
bestimmen. Erst dann wird die Bundesversammlung im Falle sein,
sich von der Tragweite der ihm beantragten Maßregel Rechenschaft zu
geben.

Zu diesem Zwecke beehre ich mich, folgenden Minderheitsantrag zu stellen:

Die schweizerische Bundesversammlung,
in Erwägung, daß das interkantonale Comité für die Brogetthalbahn sich nicht hinlänglich über die Mittel zur Erstellung der Linie ausgewiesen hat, für welche dasselbe eine ZwangskonzeSSION auf Freiburger Gebiet verlangt;

in Erwägung, daß es nicht zweckmäßig ist, von den Befugnissen, welche dem Bunde durch Art. 17 des Eisenbahngesetzes eingeräumt werden, Gebrauch zu machen, so lange der Ausweis über die Finanzmittel nicht dargethan hat, daß das KonzeSSIONsbegehren ernsthaft ist und daß das Unternehmen zur Ausführung gebracht werden kann; — daß übrigens die gütliche Dazwischenkunft des Bundesrathes nothwendig ist zur Bestimmung des Punktes für den Anschluß der projektirten Bahn an die Dronlinie, und daß die Bedingungen dieses Anschlusses bekannt sein müssen, bevor über das KonzeSSIONsbegehren endgültig abgesprochen werden kann,

b e s c h l i e ß t :

Es wird einstweilen auf das ZwangskonzeSSIONsbegehren des interkantonalen Comité für die Brogetthalbahn vom 16. Juni 1871 nicht eingetreten.

Bern, den 12. Juli 1871.

Die Minderheit der Eisenbahnkommission
des Ständerathes:

H. Schaller.



**Bericht der Minderheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend das
Begehren einer Zwangskonzession für die Bronethalbahn gegenüber dem Kanton Freiburg.
(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	269-276
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 004

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.