

Schweizerisches Bundesblatt.

IX. Jahrg. I.

Nr. 30.

18. Juni 1857.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.
Einkaufungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über das Zwangs-
konzessionsbegehren der Regierung des Kantons Waadt
gegen die Regierung des Kantons Freiburg für eine Eisen-
bahn über Murten.

(Vom 5. Juni 1857.)

Tit.

Mit Zuschrift vom 13. März 1857 stellt der Staatsrath des Kantons Waadt an den Bundesrath das Gesuch, er möchte der Bundesversammlung in einer ihrer nächsten Sitzungen das Begehren vorlegen, daß sie, in Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, ihre Dazwischenkunft eintreten lasse, um die Fortsetzung der Bahn von Yferten nach Bern in der Richtung von Murten zu sichern, indem sie die Expropriation auf dem Gebiete des Kantons Freiburg ausspreche und für diese Linie gegen den letztern Kanton auf gleiche Weise verfare, wie es gegen Waadt für die Bahn Lausanne-Dron geschehen sei.

Der Staatsrath von Waadt beruft sich auf einen Beschluß des dortigen Großen Rathes vom 14. Hornung 1857, welcher ihn mit dem Anbringen dieses Begehrens beauftrage, und zur Begründung dieses letztern selbst führt er in seiner Zuschrift wesentlich Folgendes an:

Die Richtung von Yferten über Murten sei die rationellste, und seiner Zeit schon von Stephenson empfohlen, so wie auch von den Regierungen der vier theilhaftigen Kantone durch die Konvention vom 2. Dezember 1852 genehmigt worden; sie beeinträchtige die militärischen Interessen der Schweiz nicht; die vom Bunde ertheilte Konzession für die Dron-Linie ändere die Stellung des Kantons Waadt zu der Frage eben so wenig; denn Freiburg habe zwar wol den Ausschluß einer Konkurrenzbahn über Murten für

20 Jahre zugesichert. Allein die Bundesversammlung habe dieser Bestimmung gegenüber den Art. 17 des eidg. Eisenbahngesetzes ausdrücklich vorbehalten; man könne ferner überzeugt sein, daß bei den unerhörten Fortschritten des Eisenbahnverkehrs drei Verbindungslinien zwischen der Süd-, West- und Mittelschweiz wol möglich seien, da in wenigen Jahren alle größern Straßen durch Eisenbahnen ersetzt sein werden; übrigens haben sich die Regierungen mit dem Gewinn und Verluste, welchen die Gesellschaften zu hoffen oder zu fürchten haben, nicht zu beschäftigen; die Stellung der Bundesregierung sei, den Bau von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiete zu befördern und zu begünstigen, und die Hindernisse zu beseitigen, welche die Kantone, geleitet von Lokalinteressen, entgegen stellen mögen; und dieß gerade sei einer der Zwecke des eidg. Eisenbahngesetzes und der klare Sinn vom Art. 17. Wenn übrigens von den drei Linien eine von dem Streite sich zurück zu ziehen habe, so sei es wahrscheinlich diejenige von Murten, indem die Ausführung der Dronlinie laut den Erklärungen des Bundesrathes selbst gesichert sei, und was die Bahn am linken Seeufer betrifft, so seien zu viele Interessen betheiltigt, als daß sie bloß Projekt verbleiben könne. Selbst wenn die Murtenlinie nicht ausgeführt würde, müsse der Staatsrath von Waadt dringendst darauf beharren, daß dem Kanton Waadt die gleiche Gunst zu Theil werde, wie früher dem Kanton Freiburg, da dieß das einzige Mittel sei, um dem unglücklichen Konflikt ein Ende zu machen.

Die Regierung von Freiburg, welcher vom Bundesrathe obige Zuschrift des Staatsrathes von Waadt zur Beantwortung mitgetheilt worden war, beantragt in ihrer Erwiderung vom 13. Mai 1857, es wolle die Bundesversammlung das Begehren des Kantons Waadt abweisen und an ihrem Beschlusse vom 23. September 1856 festhalten, als des einzigen Mittels, den Westbahnkonflikt zu beendigen. Zur Rechtfertigung dieses Antrages hebt der Staatsrath von Freiburg im Wesentlichen folgende Gründe heraus:

1. Die Landschaft zwischen den bereits konzedirten zwei Linien (über Freiburg und Neuenburg), welche mit einer dritten Bahn versehen werden soll, reduziere sich auf einige Ortschaften, die entweder direkt an den Jura-Seen liegen und mit Häfen versehen seien (Murten und Stäffis) oder nicht weit von den Seen entfernt sind (Peterlingen und Bislißburg); die Interessen dieser wenigen Ortschaften können nicht in Vergleichung gesetzt werden mit den Motiven für eine Eisenbahn, welche die Hauptstädte der vier Kantone Bern, Freiburg, Waadt und Genf verbindet.

2. Die Bundesversammlung habe in ihrem Beschlusse vom 23. September 1856 allerdings den Art. 17 des Eisenbahngesetzes vorbehalten; allein die nöthigen Voraussetzungen zur Anwendung dieses Artikels für die Murtenlinie seien nicht vorhanden.

3. Eine Entscheidung, die dem Begehren von Waadt entsprechen würde, wäre im schlagendsten Widerspruche mit den Entscheidungen der Bundesversammlung vom 6. Februar und 23. September 1856.

Indem der Bundesrath Ihnen diese Angelegenheit vorlegt, beehrt er sich, darüber folgenden Bericht zu erstatten :

Was zunächst die formelle Lage der Akten betrifft, so fehlt für die Linie über Murten zwar eine förmliche Konzessionsbewerbung und die Bezeichnung der Konzessionsbedingungen von Seite einer Gesellschaft; auch besteht zur Stunde noch keine Konzession für die Bahnstrecken auf Waadt-Ländergebiet zwischen Iserten und der Freiburgergränze; allein wir sehen hievon ab, und treten ohne weiters auf die materielle Prüfung des Begehrens ein.

Ueber das Begehren von Waadt ward bereits in den bisherigen Verhandlungen entschieden.

Schon in den frühern, aus Anlaß des Westbahnkonflikts, gemachten Eingaben, regte der Staatsrath von Waadt den Gedanken an, beide Linien über Murten und Freiburg zu bewilligen (Denkschrift vom 29. Juni 1855).

In den Verhandlungen, welche dem Beschlusse der gesetzgebenden Rätthe, vom 6. Februar 1856 zu Grunde liegen, wurde von der nationalrätthlichen Kommission die Frage, ob beide Linien zu genehmigen seien, direkt erörtert. Die Mehrheit der Kommission, welche sich für die Freiburgerlinie aussprach, verneinte die Frage; die Minderheit dagegen stellte folgenden Antrag :

„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 ertheilt.

„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 ertheilen.“

Letzterer Antrag blieb jedoch mit 31 gegen 78 Stimmen in der Minderheit. Es wurde der Antrag der Kommissionsmehrheit zum Beschlusse erhoben, und der Ständerath stimmte diesem Beschlusse bei.

Nach dem Antrage der nämlichen Kommissionsmehrheit sollte für Freiburg die Möglichkeit offen behalten werden, die Bahn von Freiburg aus über Dron statt über Peterlingen zu führen, und in dieser Bestrebung schlug sie vor: es habe sich Freiburg nicht speziell für die Linie Freiburg-Peterlingen-Iserten, sondern für eine, die Verbindung mit Genf bezweckende Linie überhaupt auszuweisen, und es sei deshalb die erloschene Konzession auf Waadtländergebiet zwar wol von Morsee bis an die Genfergränze, nicht aber von Iserten an die Freiburgergränze zu erneuern. Die Kommissionsminderheit dagegen beantragte einfach die Genehmigung der Bahn von Freiburg über Peterlingen und die Erneuerung der Konzession

auf Waadtländergebiet von Ifernen bis an die Freiburgergränze. Der letztere Antrag blieb jedoch ebenfalls mit 27 Stimmen in der Minderheit. Im Ständerathe behielt in der ersten Berathung dieser Antrag die Oberhand; als jedoch der Nationalrath auf seinem ersten Beschlusse beharrte, stimmte ihm schließlich auch diese Behörde bei.

Endlich sollte Freiburg laut dem Mehrheitsantrage der Kommission bis zum 1. Juli 1856 den Ausweis für die Erstellung der Bahn leisten. Für den Fall, daß Freiburg diese Frist nicht einhalte, sei der Bundesrath schon jetzt zu beauftragen, der Bundesversammlung auf die ordentliche Session im Monat Juli nächstkünftig die nöthigen Vorlagen zu machen, um die Bahnrichtung über Murten zu bewilligen. Dieser Antrag wurde in beiden Rätthen zum Beschlusse erhoben.

Es geht hieraus hervor, daß schon bei diesen ersten Verhandlungen der Rätthe die Idee einer reziprozischen oder gleichzeitigen Bewilligung der Murtenlinie mit derjenigen über Freiburg bestimmt verworfen und der Bahn über Murten nur für den Fall noch gedacht wurde, daß Freiburg sich für die Erbauung der obern Linie nicht auszuweisen vermöge.

Bei den Akten, welche dem Beschlusse der Rätthe vom 23. September 1856 vorausgingen, lag das gleiche, vom 2. Juli 1856 datirte Gesuch des Staatsrathes von Waadt, wie es heute wieder gestellt wird, daß nämlich, im Falle die Dronlinie bewilligt würde, für den Kanton Waadt die Murtenbahn konzedit werden. In den Verhandlungen der Rätthe wurde von der Mehrheit der nationalrätthlichen Kommission beantragt, den Beschluß vom 6. Februar mit der Modifikation zu bestätigen, daß lediglich die Bahnrichtung von Freiburg nach Peterlingen (mit Beseitigung derjenigen über Dron) angenommen werde; die Minderheit der Kommission schlug dagegen vor, der Dronlinie die definitive Sanktion zu erteilen. Zwei Linien zugleich zu konzediten, schlug weder die Mehrheit noch die Minderheit der Kommission vor; hingegen wurden im Schoße des Nationalrathes selbst dahin zielende Anträge gestellt:

Ein Antrag gieng dahin:

„Das Gesuch des Staatsrathes des Kantons Waadt um eine Zwangskonzession zu Lasten des Kantons Freiburg für eine Eisenbahn Ifernen-Murten-Bern, vom 2. Juli 1856, ist ebenfalls (d. i. gleichzeitig mit „der Dronlinie bewilligt.“

Ein fernerer Antrag lautete:

„1. Dem Kanton Freiburg wird eine Frist bis zum 20. Oktober 1856 angesetzt, um sich zu erklären, ob er die durch Bundesbeschluß vom 6. Februar 1856 konzeditirte Eisenbahnlinie Peterlingen-Freiburg-Bern ausführen wolle oder, sofern er diese Linie nicht ausführen wollte, um den Nachweis zu leisten, daß er sich mit Waadt über die Erstellung einer andern Bahnlinie von der Bernergränze durch das Gebiet des Kantons Freiburg und Waadt verständigt habe.

„2. Auf den Fall, daß Freiburg die Eisenbahnlinie Peterlingen-Freiburg-Bern nicht ausführen wollte und ihm eine Verständigung mit Waadt über eine andere Eisenbahnlinie nicht gelingen sollte, ertheilt die Bundesversammlung dem Staatsrathe des Kantons Waadt jetzt schon die Zwangskonzeßion für eine Eisenbahn von Fferten über Murten nach der Bernergränze. Eben so spricht die Bundesversammlung für denselben Fall, auf das Gesuch des Staatsrathes des Kantons Freiburg vom 20. Junt 1856, die Zwangskonzeßion für die Erstellung einer Eisenbahn von der Bernergränze bei Thörishaus über Freiburg nach Lausanne unter der Bedingung aus, daß die betreffende Eisenbahngesellschaft ihren Sitz in der Schweiz nehme.

„3. Im Uebrigen wird der Bundesrath ermächtigt, die in den Artikeln 1 und 2 dieses Beschlusses erwähnten Konzeßionsgesuche im Speziellen zu prüfen und unter Bestimmungen zu genehmigen, welche die Rechte des Bundes gegenüber den betreffenden Bahnen wahren und die rechtzeitige Ausführung derselben vollkommen sicher stellen.“

Beide Anträge blieben aber in entschiedener Minderheit; der letztere vereinigte nur 23 und der erstere noch weniger Stimmen auf sich.

Aus der Endabstimmung gieng der Antrag der Kommissionsminderheit (Dronlinie) gegenüber demjenigen der Kommissionsmehrheit (Freiburg-Peterlingen) mit 59 gegen 47 Stimmen als Beschluß hervor, und der Ständerath stimmte demselben mit 24 Stimmen gegen 16 bei, nachdem auch in dieser Behörde ein Antrag auf gleichzeitige Bewilligung der Murtenlinie mit großer Mehrheit abgewiesen worden war.

Auch die Akten und Verhandlungen dieses zweiten Beschlusses leisten folglich den Beweis, daß das Gesuch um reziprozitliche oder gleichzeitige Bewilligung der Murtenlinie neben derjenigen über Dron bestimmt verworfen ward.

Bei dieser Sachlage muß sich der Bundesrath natürlich auf den Standpunkt der h. Bundesversammlung stellen, und es kann daher nicht in seiner Stellung liegen, entgegen den erwähnten Beschlüssen gegenwärtig auf die Konzeßion der Linie über Murten anzutragen. Anders würde sich die Sache allerdings gestalten, wenn Gewißheit darüber vorhanden wäre, daß die Dronlinie gar nicht gebaut, oder auf eine nicht zu rechtfertigende Weise verzögert würde. In diesem Falle würde allerdings das Interesse eines großen Theils der Schweiz verlangen, daß der Art. 17 des Eisenbahngesetzes angewendet und eine andere Verbindung zwischen Genf und der Ostschweiz erzielt würde. Allein die erwähnte Voraussetzung ist gegenwärtig nicht vorhanden, wenn auch in Folge verschiedener Erscheinungen sich Zweifel über das Zustandekommen der Dronlinie kund gegeben haben, und es darf namentlich nicht übersehen werden, daß seit der Konzeßion dieser Linie erst 9 Monate verflossen sind, innerhalb welcher der Ausweis sowohl über die finanziellen Mittel, als auch über den begonnenen Bau geleistet und von uns gutgeheißen wurde.

Auf das Angebrachte gestützt, empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlusentwurf zur Annahme, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Lit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

„Bern, den 5. Juni 1857.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident: **C. Fornerod.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schieß.**

Beschlusentwurf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht des Gesuches des Staatsrathes des Kantons Waadt, vom 13. März 1857, um Ertheilung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für eine Eisenbahn von Yferten über Murten nach Bern, und der dieses Gesuch bestreitenden Erwidrerung des Staatsrathes von Freiburg, vom 13. Mai 1857;

in Erwägung, daß durch die Entscheidungen der Bundesversammlung vom 6. Februar und 23. Herbstmonat 1856 die Bewilligung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für eine Eisenbahn über Murten abgelehnt ward und seither keine Thatsachen eingetreten sind, welche ein Abgehen von den gefassten Beschlüssen rechtfertigen;

nach Anhörung der Botschaft des Bundesrathes vom 5. Juni 1857,

beschließt:

In das Gesuch des Staatsrathes des Kantons Waadt, vom 13. März 1857, um Ertheilung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für eine Eisenbahn über Murten, wird zur Zeit nicht eingetreten.

**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über das
Zwangskonzessionsbegehren der Regierung des Kantons Waadt gegen die Regierung des
Kantons Freiburg für eine Eisenbahn über Murten. (Vom 5. Juni 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1857
Date	
Data	
Seite	681-686
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 216

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.