

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. A.

Nr. 47.

2. September 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfli'schen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft,
betreffend die projektirten Eisenbahnlinien zwischen Bern
und Morsee.

(Vom 29. August 1856.)

Tit.

Die Anstände zwischen den Kantonen Freiburg und Waadt, hinsichtlich der Eisenbahnverbindung zwischen Bern und Morsee, über welche die Bundesversammlung in der bevorstehenden Sitzung ihren Entscheid abzugeben berufen ist, sind in unsern Botschaften vom 7. Jänner 1856 und 29. Juli gl. J. ausführlich erörtert worden*). Wir werden uns daher bescheiden, unnöthige Wiederholungen zu vermeiden und mehr nur die Sachlage, wie sie sich in seitheriger Entwicklung gestaltet hat, darzustellen, um darauffhin unsere Schlussanträge gründen zu können.

Die Gesuche, die bisher ihre Erledigung noch nicht gefunden haben, betreffen:

- 1) die Erneuerung der Konzessionsgenehmigung für eine Eisenbahn zwischen Yferten und Murten auf waadtländischem Gebiete;
- 2) die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Fortsetzung dieser Linie auf dem Gebiete des Kantons Freiburg;
- 3) die Genehmigung einer Konzession für die Linie Thörishaus-Freiburg-Dron;
- 4) die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Verlängerung dieser Linie von Dron nach Lausanne, auf dem Gebiete des Kantons Waadt.

*) S. Bundesblatt v. 1856, Bd. I, S. 13, und Bd. II, S. 253.

Die Bundesversammlung ist in der verslossenen Julisitzung in einer definitiven Entscheid über diese Gesuche nicht eingetreten, sondern hat durch Bundesbeschluß vom 25. Heumonat den Bundesrath eingeladen, „die „Akten des sogenannten Westbahnkonfliktes, namentlich durch Anordnung „der erforderlichen technischen Untersuchungen angemessen zu vervollständigen, und sodann seinen abschließlichen Bericht und Antrag mit möglichster „Beförderung an die Mitglieder der Bundesversammlung gelangen zu lassen *).“

Um diesem Auftrage nach dem Willen der Bundesversammlung gehörig zu entsprechen, waren wir vor Allem bemüht, zwei Experten aufzusuchen, die im Rufe praktisch bewährter Eisenbahntechniker stehen und nach ihrer amtlichen Stellung, außerhalb der Schweiz, weder ein mittelbares noch ein unmittelbares Interesse an dem Entscheide der vorliegenden Fragen haben konnten. Als solche glaubten wir den Herrn v. Pauli, Direktor der königlich bayerischen Eisenbahnen, in München, und den durch unsern bevollmächtigten Minister in Frankreich, Herrn Oberst Barman, empfohlenen Herrn L'Eveillé, Oberingenieur der Straßen und Brücken in Châlons-sur-Saône, unbedingt anerkennen zu können, und da diese beiden Experten bereitwillig unserm Rufe entsprachen, so ertheilten wir denselben unterm 1. August 1856 nachstehende Instruktion:

- 1) „Die Herren Experten werden eingeladen, ihr Gutachten über die Vortheile und Nachtheile der verschiedenen, zwischen Bern und Morsee projektirten Eisenbahnlinien abzugeben, wobei namentlich auf den Bau und Betrieb derselben, so wie auf die allgemein schweizerischen und auf die speziellen Verkehrsverhältnisse der zunächst betheiligten Kantone Rücksicht zu nehmen ist.
- 2) „Zu diesem Zwecke werden die H. H. Experten die vorhandenen technischen Materialien prüfen, das Terrain an Ort und Stelle besichtigen und die Angaben behufs richtiger Vergleichung der Linie zwischen Bern und Morsee, beziehungsweise Lausanne, auf gleichmäßige Grundlagen reduzieren und zusammenstellen.
- 3) „Sollten Vermessungen nothwendig werden, die in kurzer Zeit beendigt werden können, so wird das Post- und Baudepartement die Herren Experten das nöthige Personale zur Verfügung stellen.
- 4) „Die Herren Experten werden ersucht, ihre Arbeit in der Weise zu beschleunigen, daß der Bericht so bald als möglich, und jedenfalls bis spätestens den 20. August, dem Bundesrathe abgegeben werden kann.“

Herr Direktor v. Pauli traf am 1., Herr Oberingenieur L'Eveillé am 9. August in Bern ein, und nach sorgfältigem Studium der Akten und Plane, die uns von den Regierungen der Kantone Freiburg und Waadt mitgetheilt worden waren, begab sich ersterer schon am 6., letzter am 9. August auf den Augenschein an Ort und Stelle. In Begleitung

*) S. eidg. Gesefzsammlung, Bd. V, S. 367.

der von den beidseitigen Regierungen bezeichneten Ingenieurs besichtigten sie die Lokalien der projektirten Linien, verwendeten namentlich 3 Tage für die Besichtigung der Linie Freiburg-Dron-Lausanne, kehrten am 14. August nach Bern zurück und erstatteten am 18. ihren Bericht.

Wir lassen hier in kurzen Zügen das Ergebniß dieses Berichtes folgen.

Die Prüfung der Uebersichtskarte der schweizerischen Eisenbahnen hat bei den Experten die Ansicht festgestellt, daß, wenn technisch keine zu großen Schwierigkeiten dem Baue oder dem Betriebe sich entgegenstellen, die Interessen der Westschweiz am besten durch gleichzeitige Ausführung nachstehender drei Eisenbahnen gewahrt werden könne:

- 1) „einer Linie längs der Westseite der Seen, welche ohne Unterbrechung Genf und Olten über Neuenburg und Solothurn verbindet;
- 2) einer Linie zur Verbindung von Lausanne, Freiburg und Bern, deren Verlängerung einerseits in Genf und andererseits in Olten ausmünden würde;
- 3) eine Verbindung dieser beiden Linien zwischen Neuenburg und Bern.

Ungeachtet des lebhaften Wunsches der Herren Experten, die Linie über Lausanne, Freiburg und Bern in Ausführung kommen zu sehen, erklären sie sich gezwungen, darauf zu verzichten und jedes Tracé, welches durchaus über die Abhänge vom Lac de Bret bis Lausanne geführt werden wollte, als unausführbar zu betrachten. Sie erklären, daß weder der Eine noch der Andere von ihnen eine solche Arbeit zu unternehmen wagen würde. Genöthigt, von der Linie Freiburg-Dron-Lausanne aus technischen Gründen Umgang nehmen zu müssen, prüften die Herren Experten alsdann die Frage, ob die Linie von Peterlingen nach Bern über Freiburg oder über Murten gezogen werden soll und gelangten zu dem Resultate, daß unter den verschiedenen Varianten der vorhandenen Eisenbahnprojekte nur die Linie von Peterlingen nach Freiburg und Bern über Courtion und Courtepin, und die Linie Peterlingen-Murten-Bern über Laupen und Thörishaus einander gegenüber gestellt werden können.

Von dem Gesichtspunkte der Gesamtinteressen des Gebietes zwischen Genf und Basel aus betrachtet, erkennen die Herren Experten zwischen diesen beiden Linien keinen erheblichen Unterschied. Wenn ein Vorzug zugestanden werden könne, sagen sie, so müßte er wahrscheinlich der mehr als 2 Kilometer kürzern und ein fruchtbareres Land durchziehenden Linie über Laupen gegeben werden.

Nach ihrem Dafürhalten muß daher das Tracé über Freiburg aufgegeben werden, insofern dieser Kanton sich nicht zu einem Beitrage von 3—4 Millionen an die Gesellschaft herbeiläßt; in diesem Falle würden sie nicht Anstand nehmen, dem Tracé über Freiburg einer Zweigbahn von Freiburg auf die Linie über Laupen den Vorzug zu geben.

Seit der Eingabe dieses Berichts ist von der Regierung des Kantons Freiburg unterm 22. August das Gesuch an uns gelangt, in der Richtung von Dron nach Lausanne neue Vermessungen aufnehmen lassen zu dürfen. Ein ähnliches Gesuch für Vermessungen ist schon unterm 3. August 1856 von der Westbahngesellschaft an uns gerichtet worden. Allein bei der entschiedenen Weigerung der Regierung von Freiburg, solche Vermessungen auf ihrem Gebiete zu gestatten, glaubten wir den Entscheid bis zum Einlangen des Berichts der Herren Experten verschieben zu sollen und, haben nun gleich wie bei dem Gesuche der Westbahn die betheiligte Kantonsregierung zur Vernehmlassung über das gestellte Gesuch eingeladen. Nach dem Schreiben der Regierung von Freiburg und nach Mittheilungen, die uns von anderer Seite zugekommen sind, handelt es sich darum, die Linie von Dron statt über den Bretsee über Palezieux und Puidoux zu ziehen, wonach zwar die gleiche Höhe wie diejenige über den Lac de Bret erstiegen werden müßte. Durch früheres Senken der Linie und eine längere Entwicklung derselben hofft man aber den dreifachen Vortheil zu gewinnen, nämlich die gefährlichen Stellen an den Abhängen zwischen dem Bretsee und Lausanne etwas tiefer zu berühren, das Gefäll der Linie bedeutend zu vermindern und zugleich von einer Ebene oberhalb Cherbres ausgehend, eine Zweiglinie nach Bevev erstellen zu können. Ohne Zweifel werden hierüber bis zum Zusammentritte der Bundesversammlung nähere Angaben gemacht werden.

Fassen wir nun vorerst die Linie Freiburg-Dron-Lausanne in's Auge, so erscheint vor Allem der Ausspruch der eidgenössischen Experten so kategorisch bestimmt und entscheidend, daß füglich jede weitere Betrachtung und jede weitere Abwägung der Vortheile und Nachtheile dieser Linie gegenüber einer Linie über Fferten und Payerne unterlassen werden könnte; denn wenn unbetheiligte Experten, denen wissenschaftliche Bildung und langjährige Erfahrung im Eisenbahnbau nicht abgesprochen werden können, den Bau einer Eisenbahnlinie rundweg als unausführbar erklären, so ist es wol nicht möglich, daß die Bundesversammlung für die Konzession einer solchen Linie die eidgenössische Genehmigung ertheilen kann, und noch weniger wäre es möglich, einen Kanton gegen seine Interessen zu zwingen, für eine solche Linie die Konzession zu gestatten und darüberhin denselben noch zu verbieten, eine für den Bau und Betrieb günstigere Linie, die seinen Verkehrsinteressen besser entspricht und in kurzer Zeit ausgeführt werden kann, zu erbauen.

Trotz des bestimmten Ausspruches der eidgenössischen Experten ist es nun gleichwol möglich, daß an die Bundesversammlung Anerbietungen gelangen, die projektirte Linie zwischen Dron und Lausanne mit einigen Modifikationen auszuführen. In diesem Falle würde es sich allervorderst darum handeln, welche reelle Garantien für die Ausführung des Baues in einer gewissen Zeit nicht nur versprochen, sondern auch geleistet würden. Angenommen aber, es würden solche Anerbietungen gemacht werden, so steht immerhin die Erklärung der eidgenössischen Experten einem solchen

Unternehmen entgegen; denn, wenn auch die Expertise derselben sich zunächst auf die Linie Blotniky erstreckt hat, so beschlägt ihr Gutachten gleichwol das ganze Gebiet des Abhanges zwischen Lausanne und dem Bretsee, so daß das abgegebene Urtheil der Unausführbarkeit nicht nur auf die Linie Blotniky, sondern auch auf jedes Tracé, das unterhalb der projektirten Linie durchgeführt würde, seine Anwendung findet. Auf Seite 9 ihres Berichts erklären nämlich die Herren Experten jedes Tracé, welches über die Abhänge von Lausanne bis zum Lac de Bret geführt werden wollte, als durchaus unausführbar. Zur Begründung dieses Ausspruches schildern sie auf Seite 7 und 8 die aus Molassengebilde bestehenden Abhänge zwischen Lausanne und dem Lac de Bret in der Weise, daß es keinem Zweifel unterliegen kann, daß die gefährlichen Stellen nicht nur einzig an der projektirten Linie, sondern auch unterhalb derselben sich vorfinden. Bezeichnend ist namentlich die Stelle ihres Berichtes, wo sie sich über die Lage des Abhanges oberhalb Epesses aussprechen; es befindet sich hier ein Becken von circa 500 Metern Umfang, umgeben von steilen Felsmassen, deren mittlere und untere Theile aus Molassengebilde bestehen, die sich in Bewegung befinden. Sie sprechen weiter von einer Molasse am Fuße der Felsen, die gegen Epesses hinab in einer Reihe von großen wellenförmigen Massen lagere. Am Schlusse ihrer technischen Erörterung, auf Seite 8, sagen sie wörtlich: „In dieser Weise setzen sich „ganze Abhänge von Zeit zu Zeit in Bewegung, und so ist es mit dem „Abhange, welcher das Nebgelände von Lausanne bildet, ohne daß die „Menschenhand irgend welchen Widerstand zu leisten vermag.“ Es unterliegt daher wol keinem Zweifel, daß ihr Urtheil über die Beschaffenheit des Terrain nicht nur die Linie Blotniky, sondern auch die untenher liegenden Abhänge beschlägt.

Wenn nun auch schon die technischen Rücksichten der Genehmigung einer Konzession sowohl nach dem Blotniky'schen Projekte als nach einem modifizirten Tracé entgegenstehen, so erachten wir es bei der Wichtigkeit der vorliegenden Fragen gleichwol nicht überflüssig, einige Erörterungen folgen zu lassen, die bei Abwägung der Vortheile und Nachtheile der beiden Linien über Dron-Freiburg einerseits und Zferren-Payerne andererseits, abgesehen von jeder technischen Schwierigkeit, die dem Bau derselben entgegenstehen, einige Berücksichtigung verdienen. Wir lassen für einmal die Frage unerörtert, ob von Payerne aus die Linie über Murten oder über Freiburg gezogen werden soll, und nehmen zur Vergleichung mit der Dronlinie die ungünstigere der beiden in Frage liegenden Konkurrenzlinien, nämlich diejenige von Payerne über Courtion nach Freiburg und Bern. Die Länge der Dronlinie von Bern bis Morsee beträgt, wenn die Angaben Blotniky's richtig sind, 104,710 Kilometer, die Länge der Linie von Bern nach Morsee über Payerne 114,880 Kilometer. Der Unterschied zu Gunsten der Dronlinie beträgt demnach 10,170 Kilometer. Nehmen wir die Stadt Lausanne als Endpunkt der Vergleichung an, so ergibt sich für die

Dronlinie von Bern bis Lausanne eine Länge von 92,665 Kilometern
 und für die Linie über Payerne eine Länge von 116,020 "
 Der Unterschied zu Gunsten der Dronlinie beträgt
 demnach 23,355 Kilometern.

Die Länge dieser beiden Linien und die Richtungen derselben, bloß auf der Karte gesehen, sprechen nun allerdings günstig für die Dronlinie und stellen sich namentlich für den Verkehr der Kantone Bern und Freiburg mit Morsee und den weiter südlich gelegenen Landestheilen vortheilhaft heraus. Noch günstiger erscheint diese Linie für die Verbindung der Kantone Bern und Freiburg mit der Stadt Lausanne und den östlich von Lausanne gelegenen Landestheilen, inbegriffen Wallis und die Alpenpässe. Für die übrige Schweiz sind aber diese Unterschiede in der Länge der Linien nicht besonders erheblich, indem wir wol voraussetzen dürfen, daß der Hauptverkehr des Innern der Schweiz und des Ostens derselben mit dem Westen sich auf einer durch Schifffahrtsmonopolen nicht verkümmerten Eisenbahnverbindung längs der Thalsfläche der Juragewässer vermitteln wird. Diese Linien, die für den großen Verkehr besonders günstig gelegen sind, haben von Herzogenbuchsee bis Morsee eine Länge von 140,498 Kilometern
 bis Lausanne eine solche von 141,638 "
 während die schwierige Berglinie über Dron von
 Herzogenbuchsee bis Morsee eine Länge von 145,111 "
 und von Herzogenbuchsee bis Lausanne von 133,066 "
 hätte.

Die Differenz zu Gunsten der Dronlinie besteht demnach nur noch in der Richtung nach Lausanne und beträgt 8,572 Kilometer.
 In der Richtung nach Morsee aber befindet sich die
 Neuenburgerlinie im Vortheil mit einer Differenz von 4,613 Kilometern.

Bei Beurtheilung der Zweckmäßigkeit einer Linie entscheidet aber die Länge derselben nicht allein; wesentlich kommen dabei die Steigungen und Kurven in Betracht. Bei allen Eisenbahnanlagen sucht man Steigungen, die das Maß von 1 % überschreiten, wenn es immer ohne allzu große Kosten geschehen kann, durch Verlängerung der Linie zu vermeiden; besonders wenn sonst das auf einer großen Verkehrslinie angenommene Maximum überschritten werden müßte, wie dieses auf der großen Stamm-
 linie von Genf bis an den Bodensee der Fall wäre. Deswegen geben auch die Experten der Linie über Payerne nach Freiburg über Courtion vor derjenigen über Seedorf den Vorzug, obschon diese um 2,4 Kilometer kürzer ist, und sie ziehen die Linie von Murten nach Bern über Laupen derjenigen über Niedbach vor, obschon diese letztere um volle 6,5 Kilometer kürzer ist, und zwar nur deswegen, weil sie mit dem Uebelstande einer 1,5 % Steigung behaftet ist. Nun weist aber der Plan Blotniky auf der Dronlinie auf einer Länge von 9900 Metern eine

Steigung von 2 % und eine Menge von Kurven, die nicht mehr als 350 Meter im Radius messen, nach. Wie diese Angaben in der Ausführung sich verwirklichen werden, ist bei der ganz unzuverlässigen vorliegenden Arbeit schwer vorauszusehen. So viel ist gewiß, daß der Anlage von Stationen und Haltstellen, die der Kanton Waadt unstreitig zu ver-langen befugt ist und von welchen jede eine Horizontallinie von 300 bis 400 Metern erfordert, keine Rechnung getragen worden ist, und eben so wenig ist auf die horizontalen Kunstbauten, Gitterbrücken u. dergl., auf Aenderungen, die allzu kostspielige Stellen unvermeidlich nöthig machen, Rücksicht genommen worden. Wenn diese Aenderungen im Längenprofil eine Strecke von 1900 Metern betragen, so steigt das Gefäll der übrigen Strecken schon auf 2,5 %, und wenn auch durch die projektierten Modifikationen eine Ermäßigung dieses großen Uebelsandes in Aussicht gestellt ist, so kann diese immerhin nur durch Verlängerung der Linie und der Steigung zugleich erzielt werden. Solche übermäßige Steigungen in schwierigem Terrain erfordern aber nicht nur enorme Baukosten; sie hemmen den Verkehr, sie machen den Betrieb beschwerlich und unsicher, und haben eine bedeutende Verlängerung der Fahrzeit zur unvermeidlichen Folge. Ohnehin wird kaum bestritten werden können, daß der Betrieb von Eisenbahnen in hoher Lage bei rauhem Klima durch Schnee und Eis, zumal dieselben an beweglichen Abhängen mit großen Steigungen und kleinen Kurven angelegt werden, mannigfachen Nachtheilen, von Verspätungen, Unterbrechungen und selbst Unglücksfällen, bedroht ist.

In unserer Botschaft vom 20. Juli 1856 haben wir bereits darauf hingewiesen, welchen Werth die Bundesversammlung auf baldige Vollendung der Eisenbahnverbindung zwischen Bern und dem Kanton Waadt legt, und wie der Bundesbeschluß vom 6. Februar 1856 den Ausweis vom Kanton Freiburg verlangt, daß die Linie durch den Kanton Freiburg bis Ende des Jahres 1859 vollendet und vollständig dem Betriebe übergeben werde. Auf der Linie von Yverden-Payerne-Bern könnte diesem Verlangen, gleichviel ob die Linie über Murten oder über Freiburg geführt werde, entsprochen werden. Das Vorhandensein einer konstituirten Gesellschaft, eines organisirten Baupersonals, der vorhandenen Geldmittel, der ausgearbeiteten Pläne und die Beispiele anderer Eisenbahnbauten in der Schweiz bestätigen die Richtigkeit dieser Voraussetzungen. Prüfen wir dagegen die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit der Vollendung einer Dornlinie, so sehen wir uns umsonst nach einer konstituirten Aktiengesellschaft um, die mit den nöthigen Geldmitteln versehen und durch eine entsprechende, wirklich deponirte Kaution gebunden wäre. Mehr als ein sehr oberflächliches Vorprojekt liegt nicht vor. Längere Studien sind bei dem äußerst schwierigen Terrain unvermeidlich; schwierige Beratungen über die nähern Bedingungen einer ZwangskonzeSSION würden noch bevorstehen, und wie es mit den Fortschritten eines Baues geht, da wo Behörden und Privaten demselben durchaus abgeneigt sind, darüber haben wir in der Schweiz selbst bereits mehrfache, sehr entnuthigende

Erfahrungen gemacht. Da wo die Natur so erhebliche Schwierigkeiten einem Unternehmen entgegensetzt, ist ein einiges Zusammenwirken der Menschen zur Ueberwindung des Uebelstandes durchaus nothwendig. Fragen wir nun, in welcher Zeit eine Dronlinie beendet sein könnte, so gibt uns zwar die von Freiburg ertheilte Konzession die Antwort: In fünf Jahren, bis Ende 1861. Die Experten aber erklären, die Linie sei gar nicht ausführbar. „Nirgends, sagen sie, haben sie unter ähnlichen Verhältnissen Eisenbahnen mit Erfolg durchführen sehen und könnten vielmehr ähnliche Verhältnisse angeben, wo erfahrene Ingenieure veranlaßt waren, auf schon begonnene Arbeiten zu verzichten, um auf Umwegen sicherers Terrain zu finden.“

Man wird uns daher wol nicht den Vorwurf machen, daß wir zu schwarz sehen, wenn wir die Besorgniß äußern, daß fünf Jahre zur Vollendung des Baues nicht hinreichen.

Da es sich im gegenwärtigen Falle nicht nur um Genehmigung einer bereits ertheilten Konzession handelt, sondern um einen Zwang, der dem Kanton Waadt aufgelegt werden soll, gegen seinen Willen einen Bau auf seinem Gebiete ausführen zu lassen, und zwar mit der geschäftigen Bedingung, daß das gleiche Recht für eine Fortsetzung derjenigen Linie, die er seinen Interessen angemessen findet, ihm nicht zugestanden werden soll, so muß es uns wol erlaubt sein, seine kantonale Stellung und die Begründetheit seiner Einwendungen näher zu prüfen.

Jeder Kanton hat auf seinem Gebiete für den Bau von Eisenbahnen eine oder zwei Gesellschaften, die er vorzugsweise in seinen Schutz nimmt, mit deren Existenz und gutem Gedeihen die Interessen des Kantons genau zusammenhängen. Waadt hat, nun sein Vertrauen der Westbahngesellschaft geschenkt und sich selbst finanziell bei derselben betheiligt. Diese Gesellschaft hat sich verpflichtet, ein vollständiges Netz von Jougne nach St. Moriz und von Versoix nach Yverden mit den Verlängerungen nach Neuenburg und Bern, wie die Interessen des Kantons es erfordern, zu erstellen. Die benachbarten Kantone hatten bis auf die neueste Zeit die Ausführung dieses nämlichen Netzes begünstigt. Die Eidgenossenschaft selbst hat die Konzession vom 8. Juni 1852 bewilligt und speziell für die Konzession der Linie von Yverden nach Murten auf waadtländischem Gebiete die Genehmigung ertheilt. Noch mehr, die Bundesversammlung hat bei Genehmigung der Konzession für die Morges-Yverden-Linie den Ausschluß jeder Konkurrenzlinie, wie, er im Art. 11 zugesichert ist, ohne speziellen Vorbehalt durch Bundesbeschluß vom 17. August 1852 genehmigt. Bei diesen Vorgängen muß es begreiflich erscheinen, daß der Kanton Waadt sich in hohem Grade verletzt fühlen muß, wenn nun gegenwärtig die Tendenz dahin geht, ihm die Fortsetzung seiner Linie von Yverden hinweg auf der rechten Seite des Sees, in der Richtung nach Bern, ganz zu verweigern und eine Eisenbahnverbindung auf der linken Seite des Sees, in der Richtung nach Biel, durch Dampfschiffahrtsprivilegien verkümmern, und daß er seinen

Interessen zuwider einer mächtigen Eisenbahngesellschaft, die unverholen nicht nur als Feind der Ipferten-Linie, sondern auch gegen die Jougne-Linie feindlich gesinnt auftritt, ihr Netz möglichst weit in die Schweiz hinein auszudehnen sucht, und derselben zum großen Nachtheile der eigenen Gesellschaft festen Fuß gestatten soll, und zwar auf einer Linie, die nur durch Gewährung eines Monopols gedeihen zu können erklärt; für eine Linie, welcher der Verkehr von Personen und Waaren nur zugewendet werden kann, wenn demselben der bequemere Thalweg verschlossen wird; für eine Linie, deren Lokalverkehr zwischen Freiburg und Lausanne ohne alle Bedeutung ist, während dem Kanton längs des Genfersees die nächste Verbindung mit dem fruchtbaren und stark bevölkerten Gebiet des Broyethales abgeschnitten werden soll, und auch der Verkehr zwischen den Kantons-theilen Ipferten und Orbe mit den Kantonen Bern und Freiburg nur auf großen Umwegen stattfinden könnte. Es versteht sich wol von selbst, daß wenn je die Bundesversammlung sich bewegen finden sollte, den Kanton Waadt trotz der angeführten Verhältnisse zur Ertheilung einer Konzession zu zwingen, demselben die Befugniß nicht bestritten werden könnte, in den Bedingungen der Konzession hinlängliche Garantie für die gefährdeten Grundbesitzer und außer der Bahn für pünktliche Einhaltung des anzuüberaumenden Baupermins zu verlangen; daß er mit Recht die Forderung stellen könnte, daß die Tarife für den Personen- und Waarenverkehr nicht höher gestellt würden als auf der Payerne-Linie; daß er die Garantie verlangen könnte, daß die Verlängerung seiner Linie nach Freiburg nicht noch durch einen Umweg über Yverdon verkrüppelt werde; daß ferner für den Verkehr der Zwischenorte den Bedürfnissen entsprechende Stationen und Haltestellen errichtet werden. Wenn nun aber auch alle diese Garantien ertheilt werden, so halten wir es unter obwaltenden Verhältnissen nicht nur für hart und unbillig, dem Kanton eine Zwangskonzession aufzubürden. Es würde uns eine solche Zumuthung geradezu als ungerecht, ohne Vorgang ähnlicher Schlußnahmen in der übrigen Schweiz, und in grellem Widerspruch mit dem Geiste der Bundesgesetze und der Natur der föderativen Institutionen des Bundes erscheinen.

Dürften wir nun mit Recht die Dron-Linie als beseitigt betrachten, und können wir nun unsere Blicke der Linie von Ipferten nach Bern zuwenden, so sollte es nunmehr keinem Anstande unterliegen, dem Gesuche der Regierung des Kantons Waadt für Erneuerung der Konzessions-genehmigung der Linie von Ipferten über Payerne und Murten bis an die bernische Gränze, in soweit dasselbe die Strecke von Ipferten nach Payerne auf waadtländischen Gebiete und die Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für das freiburgische Gebiet auf dieser Strecke betrifft, zu entsprechen. Allein damit wäre kein erheblicher Zeitgewinn verbunden, weil auch für diese Strecke für das freiburgische Gebiet bei Stäffis Unterhandlungen hinsichtlich einer Zwangskonzession und wahrscheinlich definitiver Entscheid durch die Bundesversammlung vorausgehen müßte, ehe man zu einer wirklichen Bauausführung übergehen könnte,

und der Beginn der Bauten bloß auf waadtländischem Gebiet die baldige Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Fferten und Payerne wesentlich nicht fördern würde.

Was alsdann die Fortsetzung dieser Linie über Murten oder Freiburg betrifft, so nehmen wir mit den Herren Experten an, daß sich hier nur noch die Linie von Payerne nach Thörishaus über Courtion und Freiburg einerseits und über Murten und Laupen andererseits entgegenstellen können.

Wir hatten uns seiner Zeit in der Botschaft vom 7. Jänner 1856 für die Murtner-Linie ausgesprochen. Wie früher, so sprechen auch jetzt noch die technischen Rücksichten, wie die eidgenössischen Experten dieß neuerdings bestätigen, für diese Linie, und der früher hervor gehobene Vorzug, daß der Bau dieser Linie sofort an Hand genommen und rasch zu Ende geführt werden könnte, ist immer noch in gleichem Maße vorhanden. Es würde uns auch an rechtlichen Gründen nicht fehlen, nach dem Wortlaut des Art. 7 des Bundesbeschlusses vom 6. Februar 1856 *) die Vorlage von Konzessionsbedingungen für die Linie auf dem Gebiete des Kantons Freiburg zu rechtfertigen. Wir glauben aber in unserer Stellung als vollziehende Behörde dem Willen der Bundesversammlung, wie er aus dem Bundesbeschlusse vom 6. Februar 1856 hervorgeht, besser zu entsprechen, wenn wir die Bedingungen, unter welchen sich die Bundesversammlung bereit erklärte, den Zwang gegen den Kanton Freiburg auszusprechen, noch nicht als vollständig erfüllt betrachten. Es scheint uns nämlich unzweifelhaft aus dem erwähnten Beschlusse hervorzugehen, daß die Bundesversammlung geneigt war, für eine Linie von Payerne über Freiburg nach Bern die Konzessionsgenehmigung zu ertheilen, in sofern der Kanton Freiburg im Stande sei, in kurzer Frist den Ausweis zu leisten, daß eine solche Linie ohne allzulangen Baubeginn, nämlich bis spätestens Ende 1859, wirklich in Ausführung kommen könne. Die Frist für den Ausweis hatte die Bundesversammlung zwar auf den 1. Juli 1856 angesetzt; allein irre geleitet durch ein oberflächliches, unhaltbares Projekt der Dronlinie, dem schon in der Bundesversammlung das Wort gesprochen wurde und durch welches sich auch achtbare Konzessionäre verführen ließen, hat der Kanton Freiburg in guten Treuen seine ganze Thätigkeit diesem Projekte zugewendet und das Projekt von Payerne über Freiburg nach Thörishaus, auf welches er eigentlich nach dem Wortlaut des Bundesbeschlusses angewiesen war, vernachlässigt, was wir demselben unter den obwaltenden Verhältnissen nicht zur Schuld und zum eigenen Nachtheil anrechnen wollen. Seither haben nun auch Delegirte des Verwaltungsraths der Westbahngesellschaft mit Schreiben vom 17. Juli 1856 sich bereit erklärt, die Linie über Payerne und Freiburg nach Thörishaus zu erstellen; eventuell haben aber auch die Konzessionäre der Dronlinie den Vorbehalt gemacht, die Linie durch den Kanton Freiburg in dieser Rich-

*) S. ebdg. Gesefsammlung, Bd. V, S. 243.

tung übernehmen zu können, und aus der Botschaft der Regierung des Kantons Waadt an seinen Großen Rath vom August 1856 entnehmen wir, daß der Kanton Waadt einem Anschluß einer Linie bei Payerne zur Verbindung einer Freiburgerlinie nach Bern keinen Widerstand mehr entgegenzusetzen würde, wenn die Bundesversammlung den verlangten Ausweis für genügend erachten sollte.

Unter solchen Verhältnissen ist einige Aussicht vorhanden, daß eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Kanton Waadt und dem Kanton Bern ohne Zwangskonzeßion zu Stande kommen könnte; daß der Kanton Freiburg dasjenige, was er noch im Anfange dieses Jahres angestrebt hat, erreichen würde, und daß der Kanton Waadt, wenn er auch nicht erlangt, was er in erster Linie gewünscht hat, sich ohne Zweifel als befriedigt erklären wird.

Bei dieser Sachlage können wir uns der Aufgabe entheben, die Vortheile und Nachtheile, die mit einer Murtnerlinie gegenüber einer Freiburgerlinie verbunden sind, gegen einander abzuwägen, um so mehr, als diese Frage in unserer Botschaft vom 7. Jänner 1856 ihre ausführliche Erörterung gefunden hat.

Es handelt sich bei gegenwärtiger Sachlage nur noch darum, ob es dem Kanton Freiburg gelingen werde, einen Konzessionär zu finden, der sich unter annehmbaren Bedingungen bereit erklärt, die Linie durch den Kanton Freiburg auszuführen und hiefür auch eine genügende Garantie nicht nur für den Bau, sondern auch für baldige Vollendung desselben darzubieten im Falle sei.

Für diese Unterhandlungen glauben wir nach dem Willen der Bundesversammlung eine angemessene Fristverlängerung vorschlagen zu dürfen. Sollte auch die Kompetenz des Bundesrathes hiefür nach dem Wortlaute des Art. 7 des Bundesbeschlusses vom 6. Februar 1856 in Zweifel gezogen werden, so läßt sich wol nicht bestreiten, daß die Bundesversammlung den im erwähnten Art. 7 vorgeschriebenen Termin verlängern kann, wie es zum Theil durch den Bundesbeschluß vom 25. Juli 1856 bereits auch schon geschehen ist. Dabei setzen wir voraus, daß wenn auch diese neue Frist fruchtlos verstreichen sollte, die Bundesversammlung fest entschieden ist, die im Art. 7 des citirten Beschlusses angedrohten Folgen einer Zwangskonzeßion gegen den Kanton Freiburg unwiderruflich eintreten zu lassen. Wenn wir zu diesem Zwecke einen Termin bis Ende des Jahres 1856 vorschlagen, so dürfen wir uns damit vertrösten, daß der Bau einer Linie von Bern nach dem Kanton Waadt, gleichviel ob die bevorstehenden Unterhandlungen zu einer gütlichen Vereinbarung führen oder nicht, immerhin noch um mehrere Jahre früher vollendet sein wird, als der Bau einer Dronlinie.

Hinsichtlich der Sache selbst erlauben wir uns zum Schlusse nur noch die Bemerkung, daß wir in Uebereinstimmung mit den eidgenössischen Experten mit Zuversicht darauf zählen, die Bundesversammlung werde entschieden dazu mitwirken, daß für den größern Verkehr der innern, der

nördlichen und der östlichen Schweiz mit den Kantonen Waadt und Genf in nächster Zukunft eine den Bedürfnissen entsprechende ununterbrochene Eisenbahn zu Stande komme; daß demnach bei einer Linie von Bern nach dem Kanton Waadt vorzugsweise die anliegenden Kantone betheiligt sind und die Eidgenossenschaft sich nur Glück dazu wünschen kann, wenn die zunächst interessirten Kantone sich auf gütlichem Wege zur Ausführung einer gemeinschaftlichen Linie verständigen können und die Bundesbehörde nicht in die Nothwendigkeit versetzt wird, die Interessen des einen oder des andern Kantons durch Ertheilung einer Zwangskonzession auf empfindliche Weise zu verletzen.

Gestützt auf diese Begründung, geben wir uns die Ehre, Ihnen, Tit., den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Annahme zu empfehlen, und benutzen den Anlaß zur erneuerten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. August 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schies.**

Beschlußentwurf.

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Bundesbeschlusses, betreffend die Eisenbahn im Kanton Freiburg;
vom 6. Hornung 1856;

einer Zuschrift des Staatsrathes des Kantons Freiburg, vom
20. Juni 1856, betreffend den Ausweis über die Erfüllung der Bedin-
gungen des Bundesbeschlusses vom 6. Hornung 1856;

die Genehmigung für die unterm 24. Mai 1856 ertheilte Konzession
von Thörishaus über Freiburg nach Dron und die Zwangskonzession für
die Linie von Dron nach Lausanne, mit weitem hirauf bezüglichen Akten;

einer Zuschrift des Staatsrathes des Kantons Waadt, vom 2. Juli
1856, wodurch gegen Erstellung der Eisenbahnlinie von Dron nach Lausanne
Einsprache erhoben wird;

einer fernern Zuschrift des Kantons Waadt, vom gleichen Datum, betreffend die ZwangskonzeSSION für die Eisenbahnlinie von Yferten über Murten an die bernische Gränze, auf dem Gebiete des Kantons Freiburg;

einer Zuschrift der Delegirten des Verwaltungsrathes der Westbahngesellschaft, vom 17. Juli 1856, wodurch sich dieselben zur Erstellung der Linie von Yferten über Peterlingen und Freiburg nach Thörishaus bereit erklären, und

des technischen Berichtes der eidgenössischen Experten, vom 18. August 1856;

der Botschaft des Bundesrathes, vom 29. August 1856,

beschließt:

1. In das Gesuch um Genehmigung der am 24. Mai 1856 vom Großen Rathe des Kantons Freiburg erteilten Konzession für eine Eisenbahnlinie von Thörishaus über Freiburg nach Dron und um eine ZwangskonzeSSION für die Fortsetzung dieser Linie von Dron nach Lausanne wird nicht eingetreten;
2. der Bundesbeschluß vom 6. Hornung 1856 wird mit der Abänderung bestätigt, daß der Termin für den im Art. 4 verlangten Ausweis bis zum 31. Christmonat 1856 ausgedehnt wird und daß, wenn Freiburg in dieser Frist den vorgeschriebenen Ausweis nicht leistet, die im Art. 7 eventuell verlangten Vorlagen der Bundesversammlung unverzüglich gemacht werden sollen;
3. der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft, betreffend die projektirten Eisenbahnlinien zwischen Bern und Morsee. (Vom 29. August 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.09.1856
Date	
Data	
Seite	373-385
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 005

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.