B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das
Begehren einer Zwangskonzeßion für die Brogethalbahn
gegenüber dem Kanton Freiburg.

(Vom 30. Juni 1871.)

Tit. I

Das interkantonale Komite für die Brogethalbahn hat unterm 26. Juni 1870 dem Bundesrathe das Begehren eingereicht um Ertheilung einer Zwangskonzeßion für den Bau einer von Palezieux von der Linie Lausanne-Freiburg abzweigenden, über Moudon, Payerne und Avenches bis zur waadtländischen Grenze bei Faoug führenden, und von da über Murten an die bernische Staatsbahn bei Luz anschließenden Bahn, soweit dieselbe über das Gebiet des Kantons Freiburg führt. Für diejenigen Theile dieser Linie, welche auf den Gebieten der Kantone Waadt und Bern liegen, sind von den Großen Rätthen dieser Kantone die entsprechenden Konzeßionen bereits ertheilt worden, während dagegen die Bundesgenehmigungen für diese Konzeßionen noch ausstehen. Die Bundesversammlung ist daher in der Lage, über die ganze Linie ihren Entscheid, wenn auch unter verschiedenen Formen, doch in einem einheitlichen Akte frei und unpräjudizirt abgeben zu können.

Dieser neue Brogethalbahnkonflikt hat seine Wurzeln im alten Dronbahnkonflikt; nur stellen sich diesmal die Parteien und ihre Argumente in umgekehrter Weise dar. Damals wurde von den Ver-

theidigern der Murtenlinie beabsichtigt, mittelst derselben die westschweizerische Doppellinie über Freiburg und Neuenburg unmöglich zu machen; heute will die damals siegreiche Doppellinie die Konkurrenz einer dritten Mittellinie ausschließen.

Nachdem die Parteien sich in vielfachen Rechtschriften, auf die wir in der Folge noch in ihren wesentlichen Punkten zu sprechen kommen werden, hinreichend ausgesprochen haben, ist es in hohem Grade wünschbar, daß die Bundesversammlung zu einem Entschiede schreite. Es ist zwar bei einer vorläufigen Verhandlung der Angelegenheit im Ständerathe — in der Julisitzung 1870 — der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte von Seite des Bundesrathes noch eine Vermittlung versucht werden, und wir hätten nicht ermangelt, uns für eine solche zu bemühen, wenn wir bei der einen oder andern Partei irgend welche Dispositionen dazu getroffen hätten. Wir mußten uns aber überzeugen, daß die beiderseitigen Standpunkte in diesem Spezialfalle sich aus äußern und innern Gründen nicht vereinigen lassen, und wir hatten den Eindruck, daß beiden Theilen ein abschließlicher Entscheid dieses Handels durch die Bundesversammlung das erwünschteste sei.

Die beiderseitigen Standpunkte haben sich nämlich nach anfänglichen Schwankungen, auf die wir nicht weiter eingehen zu sollen glauben, folgendermaßen fixirt:

Das interkantonale Komite hat sich schließlich bestimmt für Balexieux als südlichen und Lys als nördlichen Endpunkt der Linie entschieden.

Die Regierung von Freiburg hat dagegen mit Autorisation des Großen Rathes die Ertheilung der Konzession für jene Linie in der Weise, wie sie verlangt wurde, verweigert, dagegen erklärt, daß sie jede Konzession für eine Linie im Broye- und Seethal gewähren werde, welche folgende Bedingungen erfülle:

1) die Broyelinie darf von der Dronlinie nicht südlicher als Bauderens abzweigen;

2) es muß die Verpflichtung zur Erstellung von Eisenbahnverbindungen der Bezirke der Broye und des Sees mit der Hauptstadt oder wenigstens mit dem Centrum des Kantons Freiburg mit übernommen werden;

3) die konzedirte Linie soll den Charakter einer bloßen Regionalbahn haben.

Als diesen Bedingungen entsprechend schlägt der Staatsrath eine der nachfolgenden Lösungen vor:

a) eine Longitudinallinie, die, nördlich von Lys ausgehend, südlich bei Romont in die Dronlinie einmündet;

b) eine Longitudinallinie, südlich von Bauderens abzweigend bei Faoug mit Fortsetzung über Murten nach Freiburg mittelst einer Staats-Subvention von 50,000 Franken per Kilometer dieser letztern Sektion.

Nach dem gleichen System hätte die Gesellschaft auch eine Zweiglinie Rosé-Bayerne zu erstellen, wenn Staat und Gemeinden eine Subvention von 50,000 Fr. per Kilometer gewähren.

c) Wenn das Komite eine Bahn mit schmaler Spurweite ausführen will, so konzedirt der Kanton Freiburg die Longitudinallinie Bauderens-Lys mit zwei Abzweigungen, eine von Freiburg nach Murten, die andere von Rosé nach Bayerne und Estavayer. In diesem Falle gibt der Staat eine Subvention von 1,500,000 Fr. zu den gleichen Bedingungen wie der Kanton Waadt.

Das interkantonale Komite hat erklärt, daß es auf diese Verlangen des Staatsrathes von Freiburg nicht eingehen könne.

Die Bedingungen der Regierung von Freiburg und die Ablehnung derselben von der andern Seite zeigen klar, in welchen Richtungen die beiderseitigen Bestrebungen auseinander gehen.

Das Projekt der Broyethalbahn hatte ursprünglich den Charakter einer bloßen Lokalbahn, und es zeigte daher auch die Regierung von Waadt anfänglich Neigung, auf die von Freiburg eröffneten abweichenden Projekte einzugehen; allein das änderte sich im Laufe der Zeit. Mit den wachsenden Chancen der bernischen Jurabahnen wuchs auch das Interesse, die Broyethalbahn bis nach Lys zu verlängern, und mit dem immer mehr sich nähernden Zeitpunkte der Eröffnung des Mont Genis wurde auch der südliche Einmündungspunkt in die Dronlinie mehr abwärts verlegt. Der lokale Charakter ist der Linie zwar nicht abgestreift, allein sie hat sich eingerichtet, um auch von dem größern internationalen Verkehr einen Antheil zu erhalten.

Dieser Tendenz gegenüber ist nun das Bestreben der Regierung von Freiburg umgekehrt dahin gerichtet, dieser Linie die Konkurrenzfähigkeit für diesen größern Verkehr zu entziehen, was verwirklicht werden soll durch nördliche oder südliche starke Verkümmungen der Linie oder durch Verschmälerung ihrer Spurweite.

Es handelt sich darum bei den beiderseitigen Projekten nicht um diesen oder jenen kleinen Lokalitätsstreit, sondern es liegt in Frage, ob die neue Linie mit dem Charakter der vollen Gleichberechtigung zur Vermittlung des großen und kleinen Verkehrs ins schweizerische Eisenbahnnetz eingeführt werden dürfe, oder aber nicht, und zur Erledigung dieser Frage gibt es kein anderes Mittel mehr, als den Entscheid der Bundesversammlung selbst.

Dieser Entscheid stellt sich, formell betrachtet, so dar, daß die Bundesversammlung maßgebend darüber zu urtheilen hat, ob Art. 17 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonath 1852 im Spezialfalle zur Anwendung komme.

Dieser Artikel 17 ermöglicht der Bundesversammlung die Ertheilung einer Zwangskonzession gegen einen Kanton. Die Regierung von Freiburg hat in ihren mehrfachen Eingaben darauf hingewiesen, daß es nicht angemessen erscheine, auf bloße vage Projekte hin, für deren Ausführung keinerlei Sicherheit vorhanden sei, eine so tief eingreifende Verfügung in die Souveränitätsrechte eines Kantons zu machen. Der Bundesrath konnte nicht umhin, diese Bemerkung als berechtigt zu betrachten, und forderte deshalb durch Schlußnahme vom 9. Januar 1871 das Brovethalkomite auf, einen Plan seiner Gesamtklinie mit annäherndem Kostenvoranschlag vorzulegen und damit zugleich einen Nachweis zu verbinden, welche Mittel ihm zur Ausführung dieses Planes zu Gebote stehen. Gleichzeitig ersuchten wir die Regierung von Freiburg, dieser Planaufnahme keine Hindernisse in den Weg zu legen, welchem Begehren letztere Regierung bereitwillig entsprach.

Das Brovethalkomite ist mit Eingabe vom 21. Mai a. c. jener Aufforderung nachgekommen. Was den Nachweis der ihm zu Gebote stehenden Mittel betrifft, so hat das Komite einen Vertrag à forfait vorgelegt, datirt Payerne den 14. April 1871, worin dasselbe mit Herrn William Napier in Bern, Bevollmächtigten des Herrn Duchon, Banquier und Direktor der Bank von Weiningen in Frankfurt und des Herrn Gilbert, Unternehmer in London, im Hauptpunkte dahin pactirt hat, daß das Komite sich verpflichtet, Hrn. Napier 3,800,000 Fr. bis 4 Millionen Subsidien, welche in die Stellung von Aktien zweiten Ranges eintreten, zu gewähren, während Herr Napier seinerseits das Engagement übernimmt, den Bau dieser Brovethalbahn binnen 18 Monaten, vom Tage der Bundesgenehmigung an, regelrecht und mit gewöhnlicher Spurweite auszuführen und eine Aktiengesellschaft zu konstituiren, welche den Betrieb derselben selbst besorgen oder gehörig garantiren werde.

Die Linie von Palézioux bis Lys beträgt 77 Kilometer; sie bewegt sich mit Ausnahme des Einmündungsstückes bei Palézioux fast ganz in der Ebene, hat von Moudon bis Lys keine Steigungen über 7 p. m.; sie hat außer den Brücken über die Aare bei Harberg und über den Hagneffkanal keinerlei Kunstbauten. Der Kostenvoranschlag beträgt nach einem Gutachten der Herren Ingenieure Bridel und Studer für den Kilometer Fr. 118,000, also für die ganze Linie von 77 Kilometern Fr. 9,086,000.

Da nach den eingezogenen Erkundigungen die Uebernehmer hinreichende Garantien für die Ausführung der Vertragsverpflichtungen bieten,

so fragt es sich nur, ob das Komite im Stande sei, die Fr. 3,800,000 bis 4 Millionen zu beschaffen. In dieser Beziehung werden nun folgende Ausweise gegeben:

1) Der Kanton Waadt hat durch Volksentscheid eine Subvention von Fr. 1,500,000 für diese Linie votirt, und zwar à fonds perdu.

2) Die waadtländischen Gemeinden der Distrikte Payerne, Avenches und Moudon haben Subventionen votirt in der Gesamtsumme von Fr. 885,750 in der Form von Aktien zweiten Ranges. ... Etwelche Vermehrung dieser Subventionen steht noch in Aussicht.

3) Die Gemeinden des freiburgischen Seebezirks haben bedingungslos Fr. 698,000 Subventionen zugesichert.

4) Die Gemeinden des bernischen Bezirks Narberg haben Subventionen im Betrage von circa Fr. 200,000 votirt.

5) Der Regierungsrath von Bern hat dem Großen Rathe eine Staatssubvention von Fr. 600,000 für diese Linie in Vorschlag gebracht.

Danach sind also gegen 3,900,000 Fr. Subsidien in sicherer Aussicht, und es darf wohl in dieser Beziehung anerkannt werden, daß der Nachweis hinreichend geleistet ist, daß es sich um eine ernste Unternehmung handelt, deren Ausführung, die Konzessionsertheilung vorausgesetzt, kaum mehr einem begründeten Zweifel unterliegen kann. Man darf als ziemlich sicher annehmen, daß, selbst wenn aus irgend welchen Gründen der Vertrag mit dem jezigen Unternehmer scheitern sollte, sich auch andere Unternehmer fänden, welche bei dieser Sachlage den Bau und Betrieb der Linie übernehmen.

Nach Erledigung dieser Einrede, welche gewissermaßen die Legitimation zur Berufung auf den Art. 17 des Eisenbahngesetzes zum Gegenstand hatte, schreiten wir nun zur weiteren Prüfung der Frage, ob die Bedingungen des Art. 17 erfüllt seien.

Eine erste Bedingung für jede Zwangskonzession ist die, daß von der Bundesversammlung erkannt sei, daß fragliche Eisenbahn im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liege.

Ist diese Bedingung bei der Broyethalbahn vorhanden?

Die Regierung von Freiburg verneint dies und stützt sich dabei auf die eigene Erklärung des Broyebahnkomites, welches seine Bahn, um dieselbe in Freiburg leichter acceptabel zu machen, in das unschuldige Kleid einer bloßen Lokalbahn eingekleidet hatte. Im weitern Verlaufe ihrer Darstellung bemüht sich dann aber die Regierung — und zwar mit einigem Erfolg — ihrerseits den Nachweis zu leisten, daß diese neue Konkurrentin keineswegs so ungefährlich sei, womit sie freilich auch ihre frühern Behauptungen abschwächt. Indes wird die Bundesver-

sammlung sich durch solche Parteimanöver von dieser oder jener Seite in ihrem Urtheil wenig bestimmen lassen. Weder die Unternehmer neuer Eisenbahnprojekte, noch deren Gegner und Konkurrenten sind in der Schätzung ihrer Bedeutung eines unbefangenen Urtheils fähig. Als unbefangene Dritte glauben wir der Wahrheit näher zu kommen, wenn wir sagen, die Brovethalbahn werde bis auf Weiteres zwar mehr einen lokalen Charakter haben, jedoch mit der Zeit auch einen wachsenden Antheil an dem großen Verkehr erlangen, ohne indeß die beiden mitkonkurirenden Linien zu überflügeln. Ist diese Ansicht richtig, so scheint uns aber mit Grund gesagt werden zu dürfen, daß die Bahn im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liege.

Wir möchten indeß noch auf ein anderes Moment aufmerksam machen, welches uns die Frage in gleichem Sinne zu entscheiden scheint. Wir haben es zu thun mit einer Bahn in der für unsere Verhältnisse ansehnlichen Ausdehnung von 77 Kilometern, welche das Gebiet von drei Kantonen durchschneidet und für welche circa 4 Millionen Subsidien gefunden worden sind. Es scheint uns, wenn diese Bahn für den weitem Osten und Westen auch gar keine Bedeutung mehr hätte, was doch Niemand bezweifeln kann, so könnte dennoch im Hinblick auf jene Daten allein nicht wohl bestritten werden, daß ein großer Theil der Eidgenossenschaft dabei interessirt sei. Wir erachten daher diese Bedingung einer Zwangskonzeßion als vorhanden.

Eine zweite Bedingung für eine Zwangskonzeßion ist die, daß der betreffende Kanton die Bewilligung zur Erstellung der fraglichen Bahn verweigere, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen. Die Regierung von Freiburg erklärt nun, sie verweigere ja die Bewilligung nicht, sondern sie habe sich nach dem oben Gesagten selbst angeboten, die Erstellung dieser Linie zu unterstützen unter der Voraussetzung etwelscher Modifikation derselben zum Schutze gewisser kantonaler und lokaler Interessen. Wir halten es für überflüssig, zu untersuchen, ob eine solche Zusage unter einer dem Konzeßionspetenten unannehmbar erscheinenden Bedingung nicht einer förmlichen Weigerung gleich zu achten sei; denn der Art. 17 fügt bei „oder wenn er (der Kanton) den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte“, woraus erhellt, daß der Fall erschwerender Bedingungen dem Falle der förmlichen Verweigerung gleich gesetzt ist. Es wird nun aber kaum Jemand bezweifeln können, daß die von der Regierung von Freiburg aufgestellten Bedingungen nicht einen erschwerenden Charakter haben, schon deshalb, weil mit ihrer Annahme die eine Seite der gehofften Bedeutung der projektirten Bahn zerstört wird, abgesehen davon, daß zugleich damit auch der größte Theil der zugesicherten Subventionen, welche das vom Komite in Aussicht genommene Projekt als ausdrückliche Bedingung der Betheiligung bezeichnet haben, dahinfällt. Wir glauben

übrigens, daß auch in materieller Beziehung die von der Regierung von Freiburg unter ihren besondern Schutz genommenen lokalen Interessen durch den Bau der Droyethalbahn durchaus nicht leiden werden. Ihr Bestreben geht dahin, mittelst des Baues von zwei Transversallinien einerseits den Bezirk Murten, andererseits Payerne und Estavayer besser mit dem Centrum zu verbinden, ein Bestreben, welches uns völlig gerechtfertigt zu sein scheint. Wir glauben indeß ohne prophetischen Blick voraussagen zu können, daß, wenn von der Linie Biel-Lyß-Bern aus drei größere Parallellinien nach dem Genfersee hin sich bewegen, das Bedürfnis von Transversallinien zwischen denselben, und zwar wahrscheinlich noch in weitergehender Art, als sie jetzt von der Regierung von Freiburg vorgesehen werden, unausweichlich sei. Die neue Longitudinallinie wird daher die Transversallinien keineswegs verhindern, sondern das Bedürfnis danach bedeutend verstärken. Auch hat das interkantonale Komite sich bereit erklärt, unter Bedingungen, wie sie von der Regierung von Freiburg oben kund gegeben worden sind, sofort zum Bau der Transversale Rosé-Payerne zu schreiten.

Die beiden von Art. 17 für eine Zwangskonzeßion nothwendigen Vorbedingungen scheinen uns daher erfüllt zu sein. Indesß sagt dieser Artikel noch weiter: „Es steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse zu entscheiden.“ Und es kommen im Spezialfalle allerdings einige weitere Verhältnisse mit in Frage. Die Regierung von Freiburg stellt nämlich in ihrem Antwortsmemorial noch zwei schwer wiegende Behauptungen auf, deren erste dahin lautet, die Bundesversammlung habe sich bei der Konzeßionirung der Dronbahn wenigstens moralisch verpflichtet, diese Konkurrenzlinie nicht zu konzeßioniren, und deren zweite sogar dahin geht, die Konzeßionirung dieser Linie sei gleichbedeutend mit dem finanziellen Ruin des Kantons. Wir sind verpflichtet, diesen beiden Behauptungen unsere ernste Prüfung zuzuwenden.

Was für's Erste die Behauptung einer Verpflichtung zu Gunsten der Dronbahnlinie anbetrifft, so gibt die Regierung von Freiburg zwar selbst zu, daß der Bund gegenüber dem Art. 6 des Pflichtenheftes zu der Konzeßion für die Eisenbahn im Kanton Freiburg, vom 12. November 1856 (Eisenb. Aktenfml. IV, S. 3), „durch welchen sich der Kanton Freiburg verpflichtete, während 20 Jahren keiner andern Gesellschaft irgend eine Konzeßion zu ertheilen, wodurch eine Konkurrenz zwischen Bern und Genf auf demjenigen Theile seines Gebietes zwischen der konzedirten Linie und dem rechten Ufer des Neuenburgersees herbeigeführt werden könnte,“ die Genehmigung nicht erteilt, sondern demselben gegenüber und Art. 8 des Bundesbeschlusses den Art. 17 des Eisenbahngesetzes ausdrücklich vorbehalten habe. Es erhellt schon daraus, was

von jener angeblichen Verpflichtung zu halten ist. In der Zwangskonzeption, die damals für den waadtländischen Theil der Dronlinie erteilt wurde, ist nicht einmal eine analoge Verpflichtung des Kantons Waadt stipulirt. Allein noch deutlicher spricht ein zweiter Akt der Bundesversammlung. Die Dronbahngesellschaft, unterstützt von der Regierung von Freiburg, wendete sich unterm 30. November 1857 direkt an die Bundesbehörden mit dem Verlangen der Gewährung des vorerwähnten Ausschlußrechtes für die Dauer von 20 Jahren. Das Resultat war der Beschluß der Bundesversammlung vom 22/23. Christmonat 1857: „Es wird dem im Eingange erwähnten, vom Administrationsrath der Eisenbahn von Lausanne nach Freiburg und an die Bernergrenze gestellten und vom Staatsrath von Freiburg unterstützten Begehren keine weitere Folge gegeben.“ Auch diese Schlußnahme spricht wohl klar genug, daß die Bundesversammlung keine derartigen Verpflichtungen übernommen hat. Der Staatsrath von Freiburg muß dies anerkennen; allein er will aus den Motiven des Beschlusses und den begleitenden Rapporten eine wenigstens moralische Verpflichtung herleiten. Das erste Motiv jenes Beschlusses lautet nun zwar gar nicht im Sinne dieser Behauptung, da es sagt: „In Erwägung einerseits, daß diesem Gesuche der Art. 8 des Bundesbeschlusses betreffend den Westbahnkonflikt, vom 23. Herbstmonat 1856 entgegensteht und daß derselbe ein Privilegium beansprucht, welches unverträglich ist mit dem Artikel 17 des Bundesgesetzes über das Eisenbahnwesen.“ Dieses Motiv lehnt also abermals und in unzweideutigster Weise jede Verpflichtung des Bundes ab und bezeichnet solche als geradezu unverträglich mit dem Gesetze. Die Regierung von Freiburg beschränkt sich denn auch auf Anrufung des zweiten Motivs, welches folgendermaßen lautet: „In Erwägung andererseits, daß durch die in Sachen des Westbahnkonfliktes gefaßten Bundesbeschlüsse, und namentlich auch desjenigen vom 31. Heumonat 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 Eisenbahnlinien 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.“

Dieses Motiv spricht scheinbar für die Behauptung der Regierung von Freiburg, und sie sucht dasselbe noch durch den Nachweis zu verstärken, daß eine Minderheit nur die Zusicherung geben wollte, daß „für den Moment“ keine weitere Konzession erteilt werden solle, wäh-

rend dieser Zusatz dann verworfen worden sei, womit also jede Beschränkung jener in Erwägung 2 übernommenen moralischen Verpflichtung beseitigt worden sei.

So viel Scheinbares diese Argumentation auch im ersten Augenblick hat, so wenig stichhaltig erscheint sie vor einer nähern Prüfung. Es ist schon an und für sich unwahrscheinlich, daß die Bundesversammlung im zweiten Motiv das genaue Gegentheil von demjenigen habe sagen wollen, was sie im ersten Motiv und im entscheidenden Dispositiv ausgesprochen hat. In That und Wahrheit existirt denn auch ein solcher Widerspruch nicht. Man muß auf die Situation des Jahres 1857 zurückgehen, um sich von diesem Entscheide einen richtigen Begriff zu machen. Die Bundesversammlung hatte nach langen und schweren Kämpfen jenen Dronbahnkonflikt zu Gunsten des Systems der Doppelinie entschieden und damit die angebahnte Allianz der Eisenbahnmächte gesprengt. Um diesen Beschluß unwirksam zu machen, wurden nun alle möglichen Hebel angefaßt; insbesondere war das Hauptbestreben der Gegner darauf gerichtet, die Beschaffung der zum Bau der Dronlinie nöthigen Kapitalien zu verhindern. Um die Finanzwelt zu beunruhigen, wurde von der gleichen Seite, welche das Zweiliniensystem gegenüber dem von ihr patronirten Einkliniensystem über Murten als finanziell ruinös bezeichnet hatte, das Dreiliniensystem vorgeföhoben. Um dieser steten Beunruhigung der Finanzwelt ein Ende zu machen, stellte der Administrationsrath der Dronbahn das erwähnte Verlangen nach 20jährigem Ausfluß anderer Parallelbahnen. Die obige Antwort der Bundesversammlung war völlig dieser Situation entsprechend. Sie sagte: Wir bleiben beim Geseze, das unsere Freiheit der Entschließungen sichert; allein wir werden den Umständen Rechnung tragen und einer Gefährdung Gurerer Unternehmung zu begegnen wissen, ohne uns mit dem Geseze in Widerspruch zu sezen; denn wir finden eine dritte Linie jezt nicht als im allgemeinen Interesse liegend.

Inzwischen hat sich die Situation aber mächtig verändert. Von den 20 Jahren, für welche der Kanton Freiburg der Dronbahngesellschaft das Ausschlußrecht anderer Bahnen gewährte, sind seit 1856 deren 15 abgelaufen und werden bis zur Inbetriebsezung einer Brogethalbahn jedenfalls 17 abgelaufen sein. Heute wird gar nicht mehr jene Linie verlangt, neben welcher das Aufkommen der Dronlinie unmöglich zu sein schien. Jene Linie war diejenige von Bern über Murten nach Yverdon, wobei die Central- und Westbahn sich auf den Endpunkten die Hand boten. Es wird im Gegentheil eine Linie verlangt, welche in Palezieuz in die Dronlinie selbst einmündet und diese ein gutes Stück mitbenutzt. Auch mündet diese Linie auf der andern Seite nicht in der Hauptstadt Bern und in die Centralbahn aus, sondern sie schließt

beim Dörfchen Lys an die bernische Staatsbahn an, die gar kein besonderes Interesse einer ausnahmsweisen Begünstigung dieser neuen Linie hat, da dieselbe auf Kosten der konkurrierenden eigenen Linien Neuenstadt-Biel und Biel-Bern gewährt werden mußte; auch hat die alte Feindschaft zwischen Dron- und Westbahn in einer Betriebsfusion ihr Ende erreicht und die neue dritte Linie, die vordem die Kriegsmaschine der Westbahn war, wird gegenwärtig von derselben eben so bekämpft wie von der Drongesellschaft. So haben gewissermaßen alle Standpunkte und Interessen gewechselt, aber mit ihnen auch der Standpunkt der Bundesbehörden. Im Jahre 1856 schufen diese mit klarem Bewußtsein das Zweiliniensystem, um das öffentliche Interesse nicht in die Hand einer Eisenbahnkoalition fallen zu lassen. Was geschah? Die neue Linie verband sich mit der alten, und das Eisenbahnwesen der ganzen Westschweiz ist glücklich wieder in einer Hand angelangt. Wir wollen nicht sagen, daß das Bedürfnis der Kreitung einer Konkurrenzbahn jetzt so groß sei als im Jahr 1856; allein das ist sicher, daß man sehr gut in jener Zeit ein Anhänger der Dronlinie sein konnte und heute in vollständiger Konsequenz mit dem damaligen Gedankengang auch der Brovethalbahn zum Aufkommen verhelfen kann.

Demnach können wir nicht zugeben, daß die Bundesversammlung auch nur im geringsten moralisch zur Verweigerung der nachgesuchten Zwangskonzeßion engagirt sei, sondern, wenn ein solches Engagement existirt, so ist es vielmehr das, daß in treuer Festhaltung der Grundsätze und Bestrebungen des Jahres 1856 der Konkurrenz auch jetzt freie Bahn gemacht werde.

Nicht viel besser steht es mit der andern Behauptung der Regierung von Freiburg, daß nämlich die Ertheilung dieser Zwangskonzeßion den finanziellen Ruin des Kantons nach sich ziehen werde. Wir haben alle Achtung vor dem Muth und der Energie, welche der Kanton Freiburg in Durchführung der Dronlinie und in der Uebernahme einer drückenden finanziellen Last, welche jenem Bau folgte, bewiesen hat, und der Gedanke liegt uns durchaus ferne, bei dem allmählig sich erweiternden Horizonte derselben neue schwarze Wolken ansammeln zu wollen; allein eine unbefangene und ruhige Anschauung der Sachlage überzeugt uns, daß jenen schwarzen Befürchtungen die Realität nicht entspricht.

Es kann in erster Linie Niemand bestreiten, daß die Brovethal-Linie der Dronlinie sowohl für die Strecke Palezieug-Lausanne, als für diejenige Palezieug-Bern eine gewiß nicht unansehnliche Verkehrsvermehrung bringen wird. Was also den Lokalverkehr betrifft, welcher bei der Brovethalbahn ganz gewiß zu mehr als 50 % ihres Totalverkehrs anzuschlagen sein wird, so gereicht er der Dronlinie zu be-

deutendem Vortheil. Was den durchgehenden Verkehr betrifft, so kann die Brogethalbahn vornemlich von zwei Seiten her auf solchen hoffen, nämlich von der einen Seite von Norden her durch Vermittlung der Jurabahnen und andererseits von Süden her. Der Verkehr von Norden her nach dem Westen wird sich schon in Basel theilen; die Zentralbahn wird jedenfalls einen guten Theil behalten und diesen vor- wie nachher theils in Bern, theils in Biel an die Westbahnen abliefern. Ein anderer Theil aber wird der Jurabahn zufallen, sich aber gewiß schon in Biel theilen, und bei Lyß wiederum theilweise nach Bern weiter gehen, so daß die westschweizerischen Bahnen auch von diesem Theil wieder ihr gutes Stück erhalten werden. Zudem bringen die Jurabahnen auch wieder ganz neue Verkehrselemente, welche alle westschweizerischen Linien gleichmäßig befruchten werden.

Was nun den vom Süden kommenden Verkehr anbelangt, so ist vor Allem die Thatsache zu erwähnen, daß er zunächst in die Hand der Westbahnen fällt, welche davon der Brogethallinie nicht viel mehr in Palezieux abgeben werden als sie gerade müssen, und zwar gilt dies für den Verkehr nach Genf und dem Mont Genis hin, wie für denjenigen nach dem Simplon hin; denn gesetzt auch, der Simplon werde mit der Zeit erbaut und selbst eine direkte Bahn von Palezieux nach Bevey, Billeneuve oder Aigle hinuntergeführt, so fällt diese Linie auf allen genannten Punkten immer in die Linie der Westbahnen. Die Gefährlichkeit der Murtenlinie für die Dronlinie existirt deshalb mehr in alten Reminiscenzen, wo eben die Situation in jeder Beziehung ganz anders war.

Dazu kommt nun aber noch eine neue Thatsache, die Jedermann bekannt ist. Die Eröffnung des Mont Genis steht vor der Thüre, und es wird die ganze Verkehrsbewegung, welche von der Mittel- und Nordschweiz her, so wie diejenige, welche von West-Deutschland und den Rheinstaaften nach Italien strömt, sich über die schweizerischen Westbahnen ergießen. Diese werden, bis der Gotthard geöffnet wird, d. h. also fast ein Jahrzehnd, in eine sehr bevorzugte Stellung versetzt werden, und sie richten sich auch schon jetzt darauf ein. Erscheint es nun gerechtfertigt, daß die Westbahnen angesichts einer solchen Periode wachsender Prosperität, bei welcher jedenfalls die Brogethalbahn nicht überwiegend partizipiren wird, diesem Unternehmen mit der Erklärung drohenden Finanzruins entgegen treten?!

Wir glauben, daß, wenn man auch alle Sympathie für den Kanton Freiburg empfindet, man dessen ungeachtet ohne Skrupel dazu kommen könne, den Nagel wegzuschieben, mit welchem die Brogethalbahn ausgeschlossen werden will. Ja wir möchten behaupten, Interessen materieller und moralischer Natur drängen umgekehrt die

Bundesversammlung darauf, die Konzession für dieselbe zu gewähren. Das erhöhte materielle Interesse liegt in dem schon angedeuteten Verhältnis der Zufahrt zum Mont Genis; es muß dem ganzen Lande erwünscht sein, die Zufahrtslinien vermehrt zu sehen. Das Betriebsmaterial der Westbahnen erzeugte sich in den analogen Verhältnissen des letzten Jahres so unzureichend, daß jede Linie, welche in dieser Richtung neue Ressourcen bietet, vom Publikum mit Beifall begrüßt werden wird.

Allein wichtiger ist noch das moralische Interesse. Der alte Dronbahnkonflikt hat seinen bitteren Stachel zurückgelassen und in die freiburgische kantonale Familie eine so tiefe Verstimmung gebracht, daß, wie bekannt, ein Theil selbst in jüngster Zeit noch ausscheiden wollte. Die Eidgenossenschaft ist jetzt im Stande, die Ursache dieser Verstimmung zu beseitigen; sie soll nach unserer Ansicht zur Heilung jenes Schadens schreiten. Höhere Rücksichten verlangten seinerzeit, daß die Ansprüche Murtens und des Brogethals zurücktreten. Die Bundesversammlung hat nicht gezaubert, das Opfer zu bringen. Heute aber, wo sie im Stande ist, die Gleichberechtigung auch dieses Landestheiles wieder herzustellen und den alten Schaden zu heilen, darf sie den Petenten die helfende Hand nicht verweigern. Ihr Wort hat im Jahr 1856 zu Gunsten Freiburgs entschieden, und auf sie ist dadurch die Verantwortlichkeit gefallen für die Zurücksetzung desjenigen Landestheiles, welcher sich jetzt wieder emporzurichten im Begriffe steht. Welchen Eindruck aber müßte es auf diesen Landestheil machen, wenn er jetzt abermals zurückgesetzt würde! Der frühere Schaden würde dadurch so zu sagen unheilbar. Wir hätten es freilich lieber gesehen, wenn die Behörden des Kantons Freiburg den Akt selbst vollzogen und die Ertheilung einer Zwangskonzession von Seiten des Bundes unnötig gemacht hätten; indessen wollen wir gewisse Rücksichten der Delikatesse gegenüber der theilweise noch zu Recht bestehenden Dronbahngesellschaft, welcher gegenüber der Kanton sich zu dem zwanzigjährigen Ausschlusse von Konkurrenzlinien verpflichtet hat, ehren, dafür aber von Bundes wegen von dem gesetzlichen Rechte einen freien Gebrauch machen. Er wird sich dazu um so leichter entschließen dürfen, als der Kanton Freiburg als solcher, ja selbst wenn er, was unwahrscheinlich ist, als Betriebsunternehmer der Dronbahn noch eine finanzielle Einbuße machen würde, in nationalökonomischer Beziehung durch diese Verbesserung der Verbindungen in einem ansehnlichen Theil seines Gebietes und in moralischer Beziehung durch Wiederherstellung der Eintracht unter seinen Gliedern nur gewinnen wird. Es scheint, daß das ironische Schicksal beschloffen hat, daß der Streit der Bahnen des Westens durch die nämliche Thüre einer Zwangskonzession wieder heraustrete, durch welche er eingetreten ist, und daß die Zwangs-

Konzeſſion gegen Waadt noch am letzten Tage des Bestandes des alten Eisenbahngesetzes durch eine Zwangskonzeſſion gegen Freiburg geführt werden müſſe!

Der Bundesrath beehrt ſich daher, Ihnen vorzuschlagen, die verlangte Zwangskonzeſſion zu ertheilen.

In formeller Beziehung scheint es uns am angemessensten, wenn ähnlich wie im Jahr 1856 vorgegangen wird. Damals wurde im Dekrete vom 23. Herbstmonat 1856 die im Kanton Waadt beanspruchte Bahnrichtung im Art. 2 im Grundsatz bewilligt, über die nähern Konzeſſionsbedingungen aber noch eine weitere Verhandlung eröffnet. Im vorliegenden Falle ist dies um so passender, als wir überzeugt sind, daß nach Entscheidung des Grundsatzes die freiburgischen Behörden keinen Anstand mehr machen werden, mit den Konzeſſionspetenten die einschlägigen Fragen in beiderseitigem Interesse zu ordnen. Für den unwahrscheinlichen Fall der Nichtverständigung wird immerhin der Entscheid der Bundesversammlung vorzubehalten sein. Um die Bauarbeiten nicht zu verzögern, beantragen wir, den Bundesrath zu ermächtigen (wie solches ebenfalls 1856 geschah), über das Bahntracé und die Baupläne auf freiburgischem Gebiet die definitive Genehmigung auszusprechen.

Für die Genehmigung derjenigen Theile der Brogethalbahn, welche auf den Gebieten der Kantone Waadt und Bern liegen, beantragen wir die Annahme der zwei besondern Beschlußentwürfe, welche wir Ihnen nebst Bottschaften gleichzeitig mit nachfolgendem Beschlußentwurf vorzulegen uns beehren.

Wir benutzen übrigens den Anlaß, Ihnen die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit zu erneuern.

Bern, den 30. Juni 1871.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
den Broyethalbahnkonsflikt.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Gesuches des interkantonalen Komite für die Broyethalbahn, d. d. Lausanne, 26. Juni 1870, um Ertheilung einer ZwangskonzeSSION für den über freiburgisches Gebiet führenden Theil dieser Linie;

nach Anhörung des Staatsrathes des Kantons Freiburg, welcher durch Memorial vom 8. Oktober 1870 auf Abweisung dieses Gesuches schließt;

nach Prüfung der auf Verlangen des Bundesrathes vom interkantonalen Komite durch Eingabe vom 21. Mai 1871 vorgelegten Pläne und Nachweise über den Besitz der erforderlichen Mittel zur Ausführung des projektirten Unternehmens;

und nach Einsicht einer sachbezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 30. Juni 1871,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Die vom genannten interkantonalen Komite für die Broyethalbahn beanspruchte Bahnrichtung auf Freiburgergebiet wird im Grundjaze bewilligt.

Ueber die nähern Bedingungen der KonzeSSION auf dieser Streke haben zwischen der Regierung von Freiburg und den KonzeSSIONären noch weitere Verhandlungen stattzufinden. Im Falle der Verständigung ist der Bundesrath ermächtigt, der KonzeSSION von sich aus die Genehmigung zu ertheilen.

Sollten sich Anstände ergeben, so wird der Bundesrath eine Verständigung versuchen. Gelingt diese nicht, so wird die Bundesversammlung die Konzessionsbedingungen feststellen.

Im letztern Falle wird jedoch dem Bundesrathe schon jetzt die Ermächtigung ertheilt, über das Bahntracé und die Baupläne auf freiburgischem Gebiete die definitive Genehmigung auszusprechen für den Fall, daß die Regierung von Freiburg und die Bahnkonzessionäre sich darüber nicht einigen können und für die Ausführung die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsgesetzes zu gestatten.

Art. 2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisen-
bahn von Lyß nach Fräschelz.

(Vom 30. Juni 1871.)

Tit. I

Bereits unterm 23. März vorigen Jahres hat die Regierung von Bern die vom bernischen Großen Rathe dem interkantonalen Komite der Brogethalbahn unterm 12. Januar 1870 ertheilte Konzession für die Fortsetzung dieser letztern Bahn auf dem Gebiete des Kantons Bern, von der freiburgischen Grenze bis zur Eisenbahnstation Lyß eingereicht mit dem Ersuchen, es möchte der Bundesrath für dieselbe die Genehmigung der Bundesversammlung auswirken.

Nachdem infolge des wegen der Konzession der Brogethalbahn auf Freiburgergebiet eingetretenen Konfliktes die Genehmigung der Konzession für das auf Waadtländergebiet fallende Theilstück fraglicher Bahn verschoben worden, mußte folgerichtig auch die Vorlage der Konzession Lyß-Fräschelz einstweilen unterbleiben. Da nun in der diesjährigen Julisession sowohl die Waadtländerkonzession als auch die Frage einer Zwangskonzession für den freiburgischen Theil mehrerwähnten Linie zur Behandlung kommen wird, so haben wir Ihnen gleichzeitig auch die Konzession Lyß-Fräschelz vorzulegen. Wir haben

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend das Begehren einer Zwangskonzession für die Bronenthalbahn gegenüber dem Kanton Freiburg. (Vom 30. Juni 1871.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.07.1871
Date	
Data	
Seite	951-966
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 934

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.