

Schweizerisches Bundesblatt.

IX. Jahrg. II.

Nr. 68.

23. Dezember 1857.

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

Einzurückungsgeld per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpflichen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

der

Mehrheit der Kommission der Bundesversammlung, betreffend die vom Großen Rathe des Kantons Waadt erhobene Kompetenzeinrede im Westbahnkonflikt.

(Vom 15. Dezember 1857.)

Tit.!

In ihrer Sitzung vom 10. Dezember abhin überwies die h. Bundesversammlung den vom Großen Rathe des Kantons Waadt in dem f. g. Westbahnstreit erhobenen Kompetenzkonflikt, welcher mittelst Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1857 an den Entscheid derselben gebracht worden ist, zur Prüfung und Begutachtung an eine IX^e Kommission. Dieselbe besteht aus den Herren Escher, Pfyffer, Niggeler, Jäger, Veroldingen, Fazy, Streng, Vigier und dem Berichterstatter.

Die Kommission hat nach vorgängiger Einsichtnahme von den sachbezüglichen Akten den ihr zur Begutachtung überwiesenen Gegenstand in zwei Sitzungen unbefangen und reiflich geprüft und gibt sich nun die Ehre, das Ergebniß ihrer Vorberathung in nachfolgendem Berichte und Antrage Ihrem Entscheide zu unterstellen.

Wenn Ihre Kommission einerseits sich befreut, daß, was das Dispositiv ihres Antrages betrifft, unter allen Mitgliedern nur eine Ansicht waltet, so liegt es andererseits in der Natur der Sache, daß dieselben, was die Begründung des einmüthigen Kommissionsantrages anbelangt, in ihren Ansichten divergiren —, Divergenzen, welche die gegenwärtige Berichterstattung nicht eingehend berühren, deren allfällige Geltendmachung vielmehr der Minorität und den dieser sich anschließenden Mitgliedern der Kommission im Schooße der Behörde gänzlich anheimstellen will.

Der Beschluß des Großen Rathes des Kantons Waadt vom 25. September l. J., kraft welchem der Kompetenzkonflikt erhoben wird und der das Hauptaktenstück in vorwürflicher Angelegenheit bildet, lautet wörtlich wie folgt:

Der Große Rath des Kantons Waadt,
nach Anhörung des staatsrätlichen Berichtes,
in Erwägung:

daß der schweizerische Nationalrath und der Ständerath,

- 1) indem sie dem Kanton die Errichtung einer Eisenbahn auf seinem Territorium auch dann noch verweigert haben, nachdem sie anerkannt, daß dieselbe die militärischen Interessen der Schweiz in keiner Weise verlege;
- 2) indem sie auf dem Wege der Zwangskonzeßion die Erstellung einer Eisenbahn durch einen Kanton bewilligten, welcher sich der Erstellung derselben nicht widersetzt hat, sondern nur deren Genehmigung von der Einräumung gleicher Rechte — von der Reziprozität — abhängig machte, ohne dabei irgend welche Bedingungen aufzustellen, aus welchen der Eidgenossenschaft und dem Kanton hätten Lasten erwachsen können;
- 3) indem sie durch Art. 54 der Zwangskonzeßion vom 4. August 1857 dem Kanton die seiner Souveränität zustehenden Rechte entzogen haben, um dieselben an den schweizerischen Bundesrath überzutragen;

in die Kantonsouveränität übergegriffen haben;

in Erwägung, daß der Bundesrath durch Anwendung des Art. 54 auf den in Art. 8 der Konzeßion vom 4. August 1857 vorgesehenen Fall nicht nur diesen Artikel falsch ausgelegt, sondern abermals in die Kantonsouveränität eingegriffen hat;

in Erwägung, daß es in der Pflicht des Großen Rathes liegt, alle gesetzlichen Mittel zu erschöpfen, um diesen Eingriffen Widerstand zu leisten;

in Erwägung, daß es im allgemeinen Interesse der Schweiz und des Kantons liegt, daß die verfassungsmäßige Lösung dieses Konfliktes beförderlichst erfolge und alle Theile sich derselben unterziehen,

hat beschlossen:

Art. 1. Der Stand Waadt erhebt den Kompetenzkonflikt, indem er die Kompetenz der Bundesbehörden bestreitet.

Art. 2. Der Staatsrath ist beauftragt, diesen Beschluß dem Bundesrath mitzutheilen, damit derselbe in kürzester Frist die Bundesversammlung einberufe, welche über den Konflikt, nach Maßgabe des Art. 74, S. 17 und nach Anleitung des Art. 80 der Bundesverfassung, zu entscheiden hat.

Art. 3. Der Staatsrath wird diesen Beschluß sämmtlichen Kantonsregierungen und allen Mitgliedern der Bundesversammlung mittheilen.

Art. 4. Während des Zeitraumes bis zur Erledigung des Konfliktes wird sich der Staatsrath aller materiellen Akte gegen die Verfügungen des Bundesrathes enthalten, indem der Staatsrath, ohne sich dabei zu betheiligen, die ganze Verantwortlichkeit der Folgen dem Bundesrathе überläßt.

Also beschlossen vom Großen Rath des Kantons Waadt,
Lausanne, den 25. September 1857.

Der Präsident des Großen Rathes:

Jules Martin.

Der Sekretär:

Es. Jaccard.

Bei näherer Prüfung dieses Beschlusses stellt sich sofort heraus, daß die Kompetenzeinrede, welche der Große Rath des h. Standes Waadt erhebt, eine zwiefache, eine von der andern verschiedene ist.

Die erste Kompetenzeinrede ist gegen die Beschlüsse der beiden gesetzgebenden Räte in Sachen der Eisenbahn von Lausanne über Freiburg an die bernische Grenze gerichtet.

Der zweite Konflikt, der sich ebenfalls in der Form einer Kompetenzeinrede geltend macht, beschlägt hingegen Vollzugsverfügungen, welche vom Bundesrathе ausgegangen sind, und laut den Erwägungen des waadtländischen Großerathesbeschlusses namentlich die Frage der Genehmigung der Pläne für die Bahnsektionen zwischen Dron und Lausanne betreffen.

Die Berichterstattung Ihrer Kommission hält diese beiden Punkte auseinander und behandelt zuerst die Frage, ob der National- und Ständerath bei Fassung ihrer Beschlüsse im s. g. Westbahnkonflikt wirklich ihre Kompetenz überschritten und sich unbefugte Eingriffe in die Souveränität des Kantons Waadt erlaubt haben oder nicht?

I.

Der waadtländische Große Rath behauptet, der National- und Ständerath hätten die Souveränität des Kantons Waadt dadurch beeinträchtigt, daß sie:

- 1) dem Kanton Waadt die Errichtung einer Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert und dem Kanton Freiburg den Zwangsdurchzug für

die Eisenbahn von Lausanne über Freiburg an die bernische Grenze auf waadtländischem Gebiete gewährten, ohne gleichzeitig auch den Zwangsdurchzug für die Eisenbahn von Yverden auf freiburgischem Gebiete über Murten an die bernische Grenze zu gewähren; und daß sie

- 2) durch den Art. 54 der detaillirten Konzessionsbedingungen für die Lausanne-Freiburg-Bern-Bahn, welche von den beiden Räten am 4. August 1857 erlassen worden sind, die dem Kanton Waadt dießfalls zustehenden Rechte weggenommen und unbefugt dem Bundesrathe übertragen habe.

Auf diese doppelte Behauptung gestützt, glaubt der Große Rath des Kantons Waadt den Art. 74, Ziffer 17 der Bundesverfassung anrufen, die angefochtenen Beschlüsse der beiden Räte den nach Art. 80 vereinigten Räten zu gemeinschaftlicher Verhandlung vorlegen und von der Bundesversammlung den Ausdruck erwarten zu können, daß der National- und Ständerath in eben ausgehobener doppelter Beziehung ihre Kompetenz überschritten und in die Souveränität des Kantons Waadt eingegriffen haben.

Wenn Ihre Kommission in beiden Richtungen keinerlei Ueberschreitung der Kompetenz Seitens des National- und Ständerathes und keinerlei Uebergriffe in die Souveränität des Kantons Waadt zu erblicken vermag, so stützt sie sich im Wesentlichen auf folgende Gründe:

Ad 1. Nachdem zwischen den h. Ständen Freiburg und Waadt sich die bekannten Anstände über Ertheilung von Zwangskonzessionen zu Gunsten der von der einen und andern Seite projektirten oder patronirten Schienenwege erhoben und diese Stände ihre dießfälligen Begehren in den bekannten Eingaben und Denkschriften selbst an die beiden Räte zum Entscheide gebracht hatten, war der National- und Ständerath angefochten und krafts des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, die von den genannten Kantonen an die Bundesversammlung gebrachten Eisenbahnkonflikte von sich aus zu entscheiden.

Der eben erwähnte Art. 17 lautet wörtlich: „Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maaße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.“

Man weiß nun, daß das Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen mit dem eben angeführten eingreifenden Art. 17, in Verbindung mit dem Bundesgesetz über Zwangseinteignung vom 1. Mai 1850, nichts anderes ist,

als Ausfluß und weitere Ausführung des Art. 21 der Bundesverfassung. Dieser Verfassungsartikel gibt bekanntlich dem Bunde das Recht, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Zu diesem Zwecke räumt er dem Bund die Befugniß ein, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen und die nähern Bestimmungen durch Bundesgesetze festzustellen.

Die zu näherer Ausführung des Art. 21 der Bundesverfassung nothwendigen Bundesgesetze über Expropriation und Eisenbahnen wurden dann eben von den beiden Rätthen, in Gemäßheit der Art. 74, Ziffer 1 und 12, sowie des Art. 80 der Bundesverfassung nach einander in absonderter Berathung erlassen.

Der Art. 74, Ziffer 1 legt die Erlassung von Gesetzen und Beschlüssen zur Ausführung der Bundesverfassung, und die Ziffer 12 des gleichen Artikels die Errichtung öffentlicher Anstalten und Werke und Verfügungen über hierauf bezügliche Expropriationen ausdrücklich in den Geschäftskreis beider Rätthe. Der Art. 80 schreibt vor, daß mit Ausnahme von Wahlen nach Art. 74, Ziffer 3, ferner bei Ausübung des Begnadigungsrechts und für Entscheidung von Kompetenzstreitigkeiten „ jeder Rath absondert verhandle.“

Wenn nun aber die beiden Rätthe das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb Schweizerischer Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 mit seinem Art. 17 formell und matericll kompetent erlassen haben, so waren dieselben in gleicher Weise auch kompetent, den Art. 17 dieses Gesetzes in vorkommenden Fällen auszulegen und anzuwenden. Sie waren in concreto kompetent, den über eine Zwangskonzeßion, einerseits für eine Iferden-Murten-Bern-, beziehungsweise Iferden-Peterlingen-Freiburg-Bern-, anderseits für eine Lausanne-Freiburg-Bern-Bahn zwischen den Kantonen Freiburg und Waadt waltenden Konflikt zu entscheiden, und zwar selbstverständlich auch zu Gunsten der letztern, insofern sie fanden, daß die Bern-Freiburg-Lausanne-Bahn im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liege.

Die Behauptung des Großen Rathes von Waadt, es habe dem National- und Ständerath die Kompetenz zu diesem Entscheide gemangelt, erscheint um so unstatthafter, da derselbe gerade der erste war, welcher, als er die Zwangskonzeßion gegen Freiburg zu Gunsten der Murtnertlinie reklmirte, die Kompetenz der beiden Rätthe unbedingt anerkannte. Die waadtländische Behörde hat es auch während der mehrjährigen Dauer des sog. Westbahnkonflikts für und für nie versucht, das Recht der dießfälligen Entscheidung durch die beiden Rätthe in Frage zu stellen und deswegen einen Kompetenzstreit im Sinne des Art. 74, 17 und Art. 80 der Bundesverfassung vor der Bundesversammlung zu erheben und von derselben entscheiden zu lassen.

Daß die beiden Rätthe bei ihrem wiederholten Sachentscheide von der Grundansicht ausgingen, es liege im nationalen Interesse überhaupt und im Verkehrsbedürfnisse der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung der westlichen Schweiz, wenn statt einer einzigen Monopol-Bahn über Murten, zwei Schienenwege, einer von den Endpunkten Herzogenbuchsee und Morsee aus in der Weise erstellt werden, daß die Alpenlinie die Städte Bern, Freiburg und Lausanne, die Thal- oder Juralinie die Städte Solothurn, Biel und Neuenburg verbinde, und wenn in Folge dessen der Entscheid zu Ungunsten der Murten- oder einer Freiburg-Peterlingerlinie ausgefallen ist, so kann dieses natürlich der Kompetenz der Rätthe als solcher nicht den mindesten Eintrag thun.

Ad 2. Gleichwie die beiden gesetzgebenden Rätthe bei Ertheilung der Zwangskonzession für die eine, unbestreitbarer Weise im Nationalinteresse liegende Linie und der Versagung der Zwangskonzession für die andere in Anwendung des Art. 17 des schweizerischen Eisenbahngesetzes ihre Kompetenz nicht überschritten und nicht in die Souveränität des Kantons Waadt eingegriffen haben, eben so wenig haben dieselben bei Erlassung des Art. 54 der Detailbedingungen der Konzession vom 4. August 1857 die Kompetenz überschritten und den Kanton Waadt unbefugt eines Theils seiner Souveränitätsrechte beraubt.

Der Art. 54 des Pflichtenhefts für die Baugesellschaft der Lausanne-Freiburg-Bernlinie setzt wörtlich fest: „Wenn sich betreffend Ausübung „der gemäß dieser Konzession dem Kanton Waadt eingeräumten Rechte, „oder wenn sich in Fällen, welche durch die Konzession nicht vorgesehen „sind, Anstände zwischen dem Kanton Waadt und der Gesellschaft ergeben, „so entscheidet, auf eingelangte Beschwerden im Sinne der ertheilten Konzession und der ihr zu Grund liegenden Akten, der Bundesrath.“

Auch dieser Art. 54 ist nichts anderes, als der folgerichtige Ausfluß des Art. 17 des Eisenbahngesetzes, welcher die Intervention der Bundesgewalt in Fällen für zulässig erklärt, in welchen ein Kanton beharrlich sich weigert, den Bau einer vom Bunde selbst als im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben liegend erklärten Schienenwegs auf seinem Gebiete zu gestatten. Damit nun aber eine solche Intervention nicht wirkungslos sei und zu leerem Spiel und zum Schaden des bauenden Konzessionärs werde, so war es nach Ertheilung der in Frage liegenden Zwangskonzession unbedingt nothwendig, daß dem Bundesrath das Recht eingeräumt werde, über Anstände und Kontestationen, welche sich zwischen der Regierung des den Bahnbau verweigernden Kantons und den Konzessionären ergeben, von sich aus zu entscheiden. Gegen die in diesem Artikel dem Bundesrath eingeräumte Befugniß ist auch bei der Berathung des Pflichtenhefts erstlich in der Konferenz zu Bern am 31. Jenner laufenden Jahres, dann in der letzten Sommersession der Rätthe von keiner Seite Einsprache erhoben, derselbe vielmehr als sich von selber verstehend angenommen worden. Die Frage möge nicht verübelt

werden, ob der Große Rath des Kantons Waadt die Festsetzung des Art. 54 des Pflichtenhefts durch die beiden Rätthe auch als bundesverfassungswidrig erklärt hätte, wenn derselbe gegen den Kanton Freiburg zu Gunsten einer Murtner- oder einer Freiburg-Payerne-Linie erlassen worden wäre? Wenn irgendwo, so gilt bei dem heute angefochtenen Art. 54 des Pflichtenhefts der Grundsatz: Wer das Recht und die Pflicht hat, einen Zweck anzustreben, der muß auch die Mittel wollen!

Nach dieser gedrängten Erörterung über die sub 1 und 2 ausgehobenen Momente muß, Lit., Ihre Kommission die zuerst gestellte Frage: Ob der National- und Ständerath bei Fassung ihrer Beschlüsse im sog. Westbahnkonflikt, wie der Beschluß des waadtländischen Großen Rathes, in Ziffer 1, 2 und 3 seiner ersten Betrachtung behauptet, die Kompetenz überschritten habe, mit aller Entschiedenheit verneinen.

II.

Die Berichterstattung geht nun auf die Beschwerde des waadtländischen Großen Rathes gegen den Bundesrath über, — eine Beschwerde, die nach Maßgabe der zweiten Erwägung des waadtländischen Rathesbeschlusses vom 25. September 1857 ebenfalls in Form einer Kompetenzrede, beziehungsweise als die Klage vorliegt, daß der Bundesrath in Anwendung des Art. 54 auf die im Art. 8 der Detailkonzession vom 4. August abhin vorgesehene Fälle ebenfalls in die Souveränitätsrechte des Kantons Waadt eingegriffen habe.

Ueber diesen zweiten Punkt des Kompetenzkonflikts kann sich die Kommissionsberichterstattung um so kürzer fassen, je einläßlicher der Bundesrath in seiner den Mitgliedern der h. Bundesversammlung rechtzeitig mitgetheilten, gedruckten Botschaft vom 25. November abhin, welche hier im Allgemeinen als bekannt vorausgesetzt wird, den ganzen Sachverhalt dargestellt hat.

Indem sich daher die Berichterstattung im Allgemeinen auf diese Botschaft beruft, beschränkt sie sich ihrerseits auf Aushebung weniger sachzüglicher Momente.

Der Art. 8 des Pflichtenhefts, welchen der Bundesrath nach der Behauptung des waadtländischen Großen Rathes falsch ausgelegt und dadurch kompetenzwidrig gehandelt haben soll, lautet wörtlich wie folgt: „Die endgültigen Studien für die Eisenbahn auf dem Gebiete des Kantons Waadt sind dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

„Vor dem Beginn der Arbeiten an jeder Sektion des Tracé sind die Detailpläne und Kostenberechnungen mit einer vollständigen und detaillirten Uebersicht der Arbeiten in zwei Doppeln dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

„Die Pläne werden den Lage und Tracé der Ausweichungsstationen und Haltstellen bestimmen.“

Der Art. 54 des Pflichtenhefts ist bereits oben inhaltlich angeführt worden.

Wenn die Kommission nun die Frage, ob wirklich die in Folge Ausführung der allegirten Art. 8 und 54 durch den Bundesrath, vom waadtländischen Großen Rathe geltend gemachte Kompetenzeinrede, beziehungsweise Kompetenzüberschreitung vorliege, ebenfalls einstimmig verneint, so erachten dagegen einzelne Mitglieder, daß der Bundesrath in Betreff der Fragen, welche auf die Plangenehmigung Bezug haben, den Art. 8 und 54 des Pflichtenhefts eine angemessenere Vollziehung hätte angedeihen lassen sollen. Andere Mitglieder, die zu dieser Ansicht hineigen, verhehlen sich dessen ungeachtet aber nicht, daß man über Maßnahmen, die in das exekutorische Gebiet einschlagen und exposit beurtheilt werden, sehr verschiedener Ansicht sein könne; sie geben zu, daß man einer Vollziehungsbehörde ein gewisses Maß von Freithätigkeit ungeschmälert lassen müsse, wenn man die Exekution nicht paralyßiren wolle, und daß endlich, nachdem der Bundesrath, in Folge verzögerter oder unterlassener Genehmigung durch den waadtländischen Staatsrath, die definitiven Detailpläne, soweit selbe angefertigt waren, am 14. Oktober 1857 von sich aus genehmigt, die Auflage der bezüglichen Katastralpläne auf die Gemeindeganzleien zwar früher verlangt, aber erst nach Sanktion der Detailpläne wirklich bewerkstelligt und so die Möglichkeit fortgesetzter Expropriationen und Arbeiten auf der Linie eingeräumt habe, — der diesfallige Konfliktpunkt ohne weitere praktische Bedeutung sei.

Die Mehrheit der Mitglieder Ihrer Kommission hingegen ist der Ansicht, daß der Bundesrath in Vollziehung der Art. 8 und 54 des Pflichtenhefts, namentlich in Anwendung des Art. 54 auf die in Art. 8 der Detailkonzessionen dem Kanton Waadt vorbehaltenen Rechte nicht nur kompetent, sondern im Ganzen auch sach- und den Umständen gemäß gehandelt habe. Aus dem bundesrätlichen Protokolle geht auch hervor, daß die angefochtenen Vollziehungsverfügungen sammt und sonders einstimmig gefaßt worden sind.

Um diese Ansicht klar zu machen, muß man freilich nicht vergessen, daß der Bundesrath, — nachdem der waadtländische Staatsrath die von der Bundesversammlung am 23. September 1856 in Grundsatze ausgesprochene Zwangskonzession für die Dron-Bahn vollständig ignoriert, und die Genehmigung des ihm am 29. Dezember gleichen Jahres zugesandten, von den Herren Thirion und Nordling unterzeichneten Situationsplans sammt Längenprofil für das Bahntracé auf waadtländischem Gebiet beharrlich verweigert hatte, — diesem Plan am 9. März 1857 von sich aus die Genehmigung erteilt hat und pflichtgemäß erteilen mußte. Warum? Weil der gleiche Bundesbeschluß vom 23. Sept. 1856 die Bahnkonzessionäre verpflichtete, die Expropriationen sofort vorzunehmen, bis zum 1. Jenner 1857 auf der Strecke von Freiburg gegen Lausanne mit den Erdarbeiten zu beginnen und die ganze Bahn auf beiden Gebieten bis zum 1. Juli 1860 zu vollenden.

Man muß ferner die entscheidende Thatsache nicht übersehen, daß eben um der Beförderung der Arbeiten willen ausnahms-, aber kompetenterweise — bevor die endlichen Detailpläne für das Bahntracé fertig waren — schon im Juli 1857 Parzellarpläne, namentlich mit Bezug auf die Gemeinde Cully zum Zwecke der Expropriation angefertigt und deren Auflage in den Gemeinden vom Bundesrath am 31. des genannten Monats anbefohlen waren. Man muß endlich nicht vergessen, daß gemäß dieser genehmigten Pläne wirklich expropriert und gebaut worden ist.

Wenn nun, nachdem dieses Alles geschehen und erst am 4. August darauf die Detailkonzessionsbedingungen mit dem bekannten Art. 8 von der Bundesversammlung nachträglich ertheilt worden waren, der Staatsrath von Waadt gestützt darauf, daß die ihm durch den Art. 8 eingeräumte Genehmigung der endgültigen Studien und Detailpläne des Tracés — der Auslegung sämmtlicher der älteren, wie der neueren Parzellarpläne vorangehen und also dem Art. 8 des Pflichtenhefts unbedingte rückwirkende Kraft vindizirt und gegeben werden müsse, so war derselbe offenbar zu weit gegangen, und er steht diesfalls nicht im Rechte. Denn hätte der Bundesrath den Staatsrath gewähren lassen und die Sanktion der Pläne vom 9. März, auf welche gestützt die Baugesellschaft eine Reihe freiwilliger Expropriationen begonnen und Arbeiten ausgeführt hatte, nicht in ihrer vollen Wirkung aufrecht erhalten, so wäre die Baugesellschaft in ihren erworbenen Rechten verletzt, der Fortgang des Unternehmens gehemmt, ja das Unternehmen selbst wesentlich gefährdet worden. Der Bundesrath hat daher dem Staatsrathe von Waadt in richtiger Auslegung des Art. 8. des Pflichtenheftes erklärt, daß ihm nach demselben allerdings die Prüfung und Genehmigung der definitiven Detailpläne zukomme, daß diese sich aber innerhalb der von ihm (dem Bundesrathe) am 9. März kompetent, auch keineswegs bloß *provisorisch* ausgesprochenen Genehmigung des Generalplans und Längenprofils zu bewegen habe und diese letztere nicht in Frage gestellt werden dürfe.

Die Majorität der Mitglieder Ihrer Kommission ist im Weiteren der Ansicht, daß die vom Bundesrathe beim Staatsrathe des h. Standes Waadt im Beschluß vom 2. September verlangte Deposition der Parzellarpläne mit Berufung auf den genehmigten Generalplan, während der definitive Detailplan noch ausstand, bei etwas besserem Willen und freundlicherem Entgegenkommen der waadtländischen Behörde, sicherlich kein nachhaltiger Gegenstand des Konfliktes geworden wäre. Nachdem der Staatsrath im Sinne des waadtländischen Großrathesbeschlusses (Art. 4) erklärt hatte, er enthalte sich, bis der Kompetenzkonflikt ausgetragen sei, aller materiellen Akte gegen die Verfügungen des Bundesrathes, genehmigte der Bundesrath die technischen Detailpläne von sich aus. Ferner ist es, wie schon oben bemerkt wurde, Thatsache und es geht auch aus dem Bericht der eidg. Kommissarien hervor, daß die Parzellarpläne erst nach der Genehmigung der Detailpläne bei den Gemeindefkanzleien aufgelegt worden sind. Beruhigend in materieller Beziehung ist es jedenfalls, daß die definitiven

Detailpläne des Bahntracés, auf welchen der Bundesrath, anstatt des sich weigernden Staatsrathes von Waadt, auf den Antrag der eidgenössischen Kommissarien die Genehmigung erteilt hat, vorgängig von dem beigezogenen sachkundigen und unbefangenen technischen Experten Hrn. Oberingenteur Hartmann als in allen wesentlichen Theilen mit großer Genauigkeit, Zweckmäßigkeit und Sachkenntniß angefertigt erklärt worden ist.

Gestützt auf diese Erörterung hält die Mehrheit der Kommission den nachfolgenden gutachtlichen Beschlussesantrag für wohlbegründet.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Ansicht des Beschlusses des Großen Rathes des Kantons Waadt vom 25. September 1857 und der bezüglichlichen Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1857, so wie sämtlicher einschlägiger Akten, betreffend Den Kompetenzkonflikt wegen der Eisenbahn von Freiburg über Dron nach Lausanne,

In Erwägung:

- 1) daß der National- und Ständerath bei der Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852, von dem Standpunkte ausgieng, es werden zwischen Herzogenbuchsee und Morsee zwei, ausschließlich im nationalen Interesse liegende Bahnen, die eine über Bern, Freiburg, Dron, Lausanne, die andere dem linken Ufer der Juraseen entlang (über Solothurn, Biel, Neuenburg, Yferten) erstellt werden;
- 2) daß sie, von diesem Standpunkte ausgehend, die Erstellung einer dritten Linie über Murten oder über Freiburg-Peterlingen nicht als durch das Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben geboten erachteten, und demgemäß die Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes zu Gunsten derselben wiederholt und definitiv ablehnten;
- 3) daß die beiden Rätthe hierbei inner den Schranken der verfassungsmäßigen Kompetenz gehandelt haben, und ihre Entscheidung folglich endgültige Kraft besitzt, welche um so weniger in Frage gestellt werden kann, als in Folge dieser Entscheidung die Verträge zwischen dem Kanton und der Gesellschaft für die Dron-Bahn in Rechtskraft erwachsen und theilweise bereits in Vollziehung gesetzt worden sind.

In Erwägung, daß die Bestimmung von Art. 54 der von den Beiden Rätthen erteilten Detailkonzession vom 4. August 1857 als eine zur Vollziehung der einschlägigen Bundesbeschlüsse notwendige erscheint, und darum nicht als ein Eingriff in die Kantonsouveränität angesehen werden kann;

in Erwägung, daß der Art. 54 der Detailkonzession erforderlichen Falls auch auf die in Art. 8 derselben dem Kanton Waadt vorbehaltenen Rechte Anwendung finden dürfte, und daß überhaupt der Bundesrath in Handhabung und Ausführung der erwähnten Konzession inner dem Kreis seiner Kompetenz verfügt und namentlich dem definitiven Detailplan für die Bahnstrecke auf waadtländischem Gebiet in endgültiger Weise die Genehmigung erteilt hat,

beschließt:

1. Dem durch Beschluß des Großen Rathes des Kantons Waadt, vom 25. September 1857, erhobenen Kompetenzkonflikt wird keine Folge gegeben.

2. Dieser Beschluß ist dem Kanton Waadt, so wie dem Kanton Freiburg für sich und zu Händen der betreffenden Gesellschaft mitzutheilen.

Nur was die Motivirung dieses Antrages betrifft, geht die Kommission in eine Mehrheit und Minderheit auseinander.

Die Mehrheit der Kommission rechtfertigt die Form, d. h. die nähere Motivirung, mit welcher sie die abweichende Erledigung des aufgeworfenen Kompetenzkonflikts beantragt, mit nachfolgenden wenigen Momenten:

Zuvörderst glaubt die Mehrheit der Kommission, daß, wenn die oberste Landesbehörde eines Kantons in einem feierlichen Dekrete und in einläßlichster Motivirung einen Kompetenzkonflikt wider, von den beiden gesetzgebenden Rätthen erlassene Bundesbeschlüsse bei der Bundesversammlung erhebt, es schon ein Akt der Schickslichkeit sei und in der Würde der Versammlung liege, ihren Entscheid motivirt, d. Z. so zu fassen, daß sie demselben die Gründe voranschickt, warum sie so und nicht anders entschieden habe. Die Einwendung, daß ja diese Gründe aus den Rapporten der Kommissionen und den Debatten der Versammlung entnommen werden mögen, ist nicht stichhaltig. Abgesehen davon, daß die Erfahrung bei uns keine seltene ist, daß dergleichen Rapporte hintennach falsch gedeutet oder mit der Erklärung auf die Seite gestellt werden, daß ihr Inhalt, soweit derselbe nicht in die Motive und Dispositive der Beschlüsse selbst übergegangen sei, keinerlei rechtliche Bedeutung habe; — abgesehen davon, daß wir über die parlamentarischen Verhandlungen keine offiziellen Bülletins herausgeben, — wird man nicht in Abrede stellen, daß in der Regel die Masse des Volkes keine Zeit findet, solche Rapporte und Debatten nachzulesen, daß es dagegen mit Recht erwartet, es werden wichtige supreme Entscheide, wie sie hier in Frage liegen, in guter, republikanischer Weise die Gründe der Entscheidung an ihrer Stirne tragen. Wir geben zu, daß für Gesetze und Beschlüsse mancher Art das Voranschicken von Kon-

sideranden entbehrlich erscheint und besser weggelassen werden. Das ist aber in vorliegender Kompetenzangelegenheit, in welcher die oberste Bundesbehörde den höchsten Entscheid zu fassen hat, offenbar nicht der Fall.

Man sagt uns im Fernern: Durch Weglassung aller und jeder Motive, beziehungsweise durch das Unterlassen der Auffrischung früherer thatsächlicher Vorgänge im sog. Westbahnkonflikt, würde ohne Zweifel die Erneuerung einer mißbeliebigen Debatte im Schooße der Bundesversammlung nicht nur unterbleiben, sondern der vorwüßige Kompetenzkonflikt mit einer an Einmuth grenzenden Mehrheit der Versammlung durch Tagesordnung beseitigt werden.

Niemand beklagt es mehr, als die Majorität Ihrer Kommission, daß diese, wie Jedermann hoffte, durch die Beschlüsse der gesetzgebenden Rätthe vom 4. August abhin definitiv erledigte Angelegenheit nicht ruhen gelassen und abermals vor die Bundesbehörden gebracht wurde. Wenn dadurch viermalige, hitzige Debatten zum fünften Male erneuert werden, so hat die Majorität der Kommission diese Erneuerung weder veranlaßt, noch kann sie für die Folgen verantwortlich gemacht werden. Uebrigens ist es höchst unwahrscheinlich, daß ein Beschlussesantrag, wie der vorwüßige, Deswegen, weil er in unmotivirter Form erscheint, allerseits ohne alle Diskussion mit Stillschweigen hingenommen und zum Beschuß erhoben würde. Nachdem einmal der Kompetenzkonflikt erhoben worden ist, erscheint es gewiß für Alle besser, derselbe werde in Offenheit, klar und unzweideutig, ohne Rück- und Hintergedanken, als durch eine farb- und grundlosige Schlußnahme erledigt, die nachher wieder der vielfachsten Deutung unterläge, und zu neuem Hader und neuen Rechtsunsicherheiten Stoff und Veranlassung böthe.

In solcher Erledigung liegt nebenbei auch die Gewähr, daß nicht schon in nächster Rätthesession neue Begehren in dieser oder jener Form eingebracht werden, um die rechtskräftigen Bundesbeschlüsse bezüglich der Dronbahn abermals in Frage zu stellen und so das Unternehmen nicht nur zu gefährden, sondern ganz unmöglich zu machen.

Dieses hindert auch durchaus nicht, daß das von der Drongesellschaft bei den beiden Rätthen in Folge des fortwährenden Placks und Angriffs Seitens der Regierung von Waadt gestellte Gesuch um ein Privilegium, den ordentlichen Weg und Verlauf der Erledigung in den beiden Rätthen nehme.

Was endlich die dem Beschlussesantrage der Mehrheit vorangestellten Erwägungen im Besondern betrifft, so sind sie Punkt für Punkt lediglich eine widerlegende Antwort auf die im waadtländischen Großrathesbeschuß zur Begründung der Kompetenzenreden angeführten Konsideranden und enthalten nur die thatsächliche Rechtfertigung der von Waadt angefochtenen Bundesbeschlüsse. Ja, diese Motive enthalten, wenn sie richtig aufgefaßt und denselben keine Falschheiten unterschoben werden — nur alte rechtskräftige

tige Thatsachen — nur *res judicatae* —, und greifen alten und neuen, der Kompetenz beider Rätthe unterliegenden Entscheidungen in keiner Weise vor. Es ist unrichtig, wenn man behauptet, wir müßten der Bundesversammlung bei Anlaß der Verathung eines Kompetenzkonflikts zu, über die von den beiden Rätthen erlassenen Bundesbeschlüsse hinaus und gegen dieselben einen Beschluß zu fassen, der nur in der Kompetenz der beiden Rätthe, nicht aber der Bundesversammlung als solcher liege. Es ist illoyal, wenn man den Motiven des Mehrheitsantrages die Deutung geben will, als beabsichtige man, der Drongefellschaft auf Umwegen ein Monopol einzuräumen, welches die beiden Rätthe in den frühern Bundesbeschlüssen nicht haben einräumen wollen.

Der Berichterstatter der Mehrheit, indem er die einläßlichere Begründung der Motive den Mitgliedern derselben im Verlauf der Debatten ausdrücklich vorbehält, fühlt sich um so mehr verpflichtet, aus frühern Protokollen und Akten der beiden Rätthe die Ziffern 2 und 3 der ersten Erwägung etwas näher zu beleuchten, als mehrere verehrte Mitglieder in der Bundesversammlung sitzen, welche ihr in der abgewichenen Legislativperiode nicht angehört haben. Er fühlt sich verpflichtet, Namens der Mehrheit der Kommission zu erklären, in welchem Sinne und Geiste die Ziffern 2 und 3 der ersten Erwägung aufgenommen worden sind.

Ad Ziffer 2 der ersten Erwägung. Der Staatsrath des Kantons Waadt hat sich behufs Erhaltung einer Zwangskonzession für eine Eisenbahn über Murten, beziehungsweise Peterlingen-Freiburg

am 29. Juni 1855,
am 26. November 1855,
am 2. Juli 1856, und
am 13. März 1857,

also in zwei und einem halben Jahre viermal an die Bundesbehörden gewendet und ist von den beiden gesetzgebenden Rätthen mit diesem wiederholten Begehren allemal und endlich abgewiesen worden.

In den ersten sachbezüglichen Eingaben vom 29. Juni und 26. November 1855 schon verlangte Waadt von den Bundesbehörden, auf den Fall der Bewilligung einer Linie über Freiburg, die gleichzeitige Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für die Murtnerlinie. Die beiden Rätthe behandelten und erledigten diese beiden Gesuche in der Februarjession des verflossenen Jahres. Die Minderheit der nationalrätthlichen Kommission, welche die Zwangskonzession für die Murtnerlinie empfahl, trug eventuell darauf an, den Bundesrath zu ermächtigen, sowohl die Dronlinie, als die Freiburg-Peterlingen-Linie gleichzeitig Namens des Bundes zu konzessioniren, falls darum nachgesucht werde. Der Nationalrath verwarf mit 78 gegen 31 Stimmen diesen Antrag. Noch mehr. Die Kommission behielt in ihrem Antrage die Möglichkeit für Freiburg offen, die Bahn von Freiburg aus, statt über Peterlingen, über Dron zu führen, und stellte zu diesem Zwecke den Antrag, zu beschließen: es habe sich Freiburg nicht speziell für die Linie Freiburg-Peterlingen-Iserten, sondern „pour une jonction assurée

de la ligne fribourgeoise avec une ligne allant à Genève⁴, d. h. für eine, die Verbindung mit Genf bezweckende Linie überhaupt auszuweisen, und es sei deshalb die erloschene Konzession auf Waadtländergebiet zwar wohl von Morsee bis an die Genfergrenze, nicht aber von Sferren an die Freiburgergrenze zu erneuern. Der Nationalrath erhob diesen Antrag zum Beschluß (Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 6. Febr. 1856) und verwarf den Antrag einer Kommissionminderheit, welche einfach die Genehmigung der Bahn von Freiburg über Peterlingen aussprechen, aber zugleich auch die Konzession auf Waadtländergebiet von Sferren an die Freiburgergrenze ertheilen wollte. Der Ständerath erhob in der erstmaligen Berathung diesen letzteren Antrag zum Beschluß, ließ denselben jedoch wieder fallen, als der Nationalrath auf seiner ersten Schlußnahme unentwegt beharrte.

Endlich sollte der Stand Freiburg nach dem Mehrheitsantrage der nationalrätlichen Kommission bis zum 1. Juli 1856 den Ausweis des Beginns mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn leisten. Für den Fall, daß Freiburg diese Frist nicht einhalte, sei, so lautete der Antrag weiter, der Bundesrath schon jetzt zu beauftragen, der Bundesversammlung auf die ordentliche Session im Monat Juni nächstkünftig die nöthigen Vorlagen zu machen, um die Bahnrichtung über Murten zu bewilligen. Dieser Antrag wurde in beiden Räten zum Beschluß erhoben (Art. 7 des Bundesbeschlusses vom 6. Februar 1856).

Es geht hieraus (so fand es auch der Bundesrath in seiner Botschaft vom 13. April l. J.) deutlich hervor, daß schon bei diesen ersten Verhandlungen der Räte die Gesuche von Waadt d. d. 29. Juni und 26. November 1855 und die entsprechenden Anträge im Schooße derselben für eine reziprozische oder gleichzeitige Bewilligung der Murterlinie mit derjenigen über Freiburg des Bestimmtesten verworfen und der Bahn über Murten nur eventuell, d. h. lediglich für den Fall noch gedacht wurde, daß Freiburg sich für die Erbauung der obern Linie nicht auszuweisen im Stande sei.

Es ist den meisten von Ihnen, Zit., noch in frischer Erinnerung, daß der Staatsrath von Waadt trotz dieser Abweisung seiner Eingaben vom 29. Juni und 26. November 1855; das ganz gleiche Gesuch am 2. Juli 1856 erneuerte und daß dasselbe in der Session vom September gl. J. von beiden Räten abermals abgewiesen wurde. Keine Fraktion der nationalrätlichen Kommission, welche in eben erwähneter Sitzung den Westbahnkonflikt zu begutachten hatte, wagte den Antrag zu stellen, es möchte demselben entsprochen und neben der Dronlinie auch die Murterlinie vom Bunde konzessionirt werden. Und als aus dem Schooße der Behörde zwei individuelle Anträge in verschiedener Form, aber in gleicher Tendenz dahin gestellt wurden, es solle neben der Dronlinie auch die Linie über Peterlingen, beziehungsweise Murten, vom Bunde konzessionirt werden, — blieben beide Anträge in entschiedener Minorität.

Aus der Schlußabstimmung gieng der Antrag der Minderheit der Kommission (Dronlinie) gegenüber demjenigen der Kommissionsmehrheit (Freiburg-Peterlingen-Linie) mit 59 gegen 47 Stimmen als Beschluß hervor, und der Ständerath stimmte demselben am 23. September 1856 mit 24 Stimmen gegen 16 bei, nachdem auch in dieser Behörde ein Antrag auf gleichzeitige Bewilligung der Murtenlinie neben derjenigen über Dron mit großer Mehrheit abgewiesen worden war.

Der Staatsrath von Waadt kam nun in seiner Eingabe vom 13. März l. J. zum vierten Mal und erneuerte zum vierten Mal das gleiche zum zweiten Mal von der Bundesversammlung abgewiesene Gesuch ohne neue Thatsachen, ohne etwas anderes anzuführen, als die Behauptung, die Zwangskonzeßion für die Linie Dron sei am 23. September 1856 unter dem Vorbehalt des Art. 17 des Eisenbahngesetzes ertheilt worden, und es solle und könne darum die Bestimmung dieses Artikels durch die Bewilligung der Linie Murten geltend gemacht und angewendet werden.

Dieses letzte Gesuch um zwangsweise Konzeßionirung einer dritten Linie wurde dann von den beiden Rätthen im Juli 1857 in der feierlichen und definitiven Weise von der Hand gewiesen, daß auch das von der Minderheit der Rathskommissionen vorgeschlagene Wort „einstweilen“ — „pour le moment“ in den beiden Rätthen mit überwiegender Mehrheit beseitigt worden ist.

Diese wiederholte definitive Abweisung wurde von der Mehrheit der nationalrätthlichen Kommission unter Anderm wörtlich dahin motivirt, weil

- 1) über den Ausschluß der Linie Murten neben der Linie über Freiburg bereits wiederholt von der Bundesversammlung verfügt worden sei, und weil — bis neue Thatsachen vorliegen — auf die gleichzeitige Zwangskonzeßionirung der Linie Murten neben der Linie Freiburg nicht zurückgekommen werden dürfe; weil
- 2) die zur Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes erforderlichen Voraussetzungen nicht vorhanden seien; weil
- 3) die Bewilligung der Murtenlinie die Ausführung der Dronlinie gefährden und das sanktionirte Bahnetz für die Westschweiz wieder zernichten, und
- 4) die erworbenen Rechte der Baugesellschaft der Dronlinie verletzten würde; weil endlich
- 5) nicht nur keine neuen Thatsachen, welche die Rückgängigmachung des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856 rechtfertigen, vorliegen, sondern sogar die Gründe entkräftet erscheinen, welche von Waadt gegen den Bau der Dronlinie früher geltend gemacht worden seien.

Der Abweisungsbeschluß vom 31. Juli 1857 selbst ist dahin motivirt: In Erwägung, daß... „seit her keine Thatsachen eingetreten sind, welche ein Abgehen von den gefaßten Beschlüssen rechtfertigen.“

Es ist also wirklich eine dritte Linie in gleicher Richtung in dem Sinn definitiv abgewiesen worden, als eine ZwangskonzeSSION durch den Bund nicht erfolgen kann, so lange nicht neue Thatsachen eintreten, welche dieser Linie nach dem Wortlaut des Art. 17 des Eisenbahngesetzes eine eidgenössische Bedeutung geben.

Ad Ziffer 3 der ersten Erwägung. Wenn hier für die erste Erwägung die Folgerung gezogen wird, daß durch die kompetent gefaßten Beschlüsse der beiden Räte, die zwischen dem Kanton Freiburg und der Gesellschaft für die Dronbahn abgeschlossene Convention vom 8. April 1856 in Rechtskraft erwachsen sei, so geht diese rechtliche Thatsache namentlich aus dem Bundesbeschlusse vom 23. September 1856 hervor. In diesem Beschlusse heißt es in Art. 1 wörtlich:

„Dem Dekrete des Großen Rathes des Kantons Freiburg, vom „24. Mai 1856 und der demselben zu Grund liegenden Convention für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn von der „Bernergränze bei Thörishaus über Freiburg bis Lausanne wird unter „nachstehenden Vorbehalten und Bedingungen die Genehmigung ertheilt.“

Die beiden Räte haben also nach dem Wortlaute dieses Artikels den Vertragsbestimmungen, denen in Ziffer 3 der ersten Erwägung des Mehrheits-Antrags gerufen wird, expressis verbis die Genehmigung ertheilt. Seither sind auch die Bestimmungen dieses Vertrags theilweis bereits in Vollzug getreten.

Wenn das erwähnte freiburgische Großrathsdekret sowohl als diese Convention, namentlich deren Art. 6, der von dem Ausschluß von Parallelbahnen handelt, mit dem in Art. 8 des gleichen Bundesbeschlusses, d. h. so genehmigt wurde, daß damit den Befugnissen nicht vorgegriffen sein solle, welche der Bundesversammlung nach dem Art. 17 des Eisenbahngesetzes zukommen, — so geschah hier, was bei der Bundesgenehmigung der Konzessionen von allen andern schweizerischen Bahnen geschah, und es versteht sich, daß sich die Konzessionäre der Dronbahn diesen allgemeinen gesetzlichen Vorbehalt, wie andere Baukonzessionäre schweizerischer Schienenwege, ebenfalls gefallen lassen müssen.

Was die letzte Erwägung betrifft, so antwortet dieselbe einfach auf das entsprechende zweite „attendu“ des waadtländischen Großrathsbeschlusses, mit welchem er erklärt, der Bundesrath habe in Anwendung des Art. 54 und 8 seine Kompetenz überschritten und in die Souveränität des Kantons Waadt eingegriffen. Sie ist selbstverständlich, rechtfertigt zugleich den angegriffenen Bundesrath und macht nebenbei neuen Streitigkeiten über die definitive Genehmigung der technischen Detailpläne ein Ende.

Die Mehrheit der Kommission schließt ihren Bericht mit den gleichen, in die Erwägungen des Dekrets selbst übergegangenen Worten, mit welchen die Majorität der Kommission des waadtländischen Großen Rathes ihren, in vorwürflicher Angelegenheit erstatteten Rapport geschlossen hat. Auch sie hegt die tiefe Ueberzeugung:

„Qu'il est de l'intérêt général de la Suisse et du Canton de Vaud
 „que la solution constitutionnelle de ce conflit intervienne promptement,
 „et que chacun s'y soumette.“

Auf Deutsch:

„Es liege im allgemeinen Interesse der Eidgenossen-
 „schaft, wie des Kantons Waadt, daß die Lösung des ge-
 „genwärtigen Konflikts unverweilt erfolge, und daß Jeder-
 „mann sich dem Entscheid unterwerfe.“

Bern, den 15. Dezember 1857.

Hochachtungsvoll

Namens der Mehrheit der Kommission der Bundes-
 versammlung, bestehend aus den Herren Niggeler,
 Beroldingen, Fazy, Wigier und dem

Berichterstatter:

Sungerbühler.

Die Minderheit der Kommission formulirte ihren Antrag folgendermaßen:

Die Bundesversammlung
 der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Beschlusses des Großen Rathes des Kantons Waadt,
 vom 25. September 1857, über Erhebung eines Kompetenzkonfliktes wegen
 Konzession einer Eisenbahn von Freiburg über Dron nach Lausanne,
 und nach Anhörung der Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1857,
 beschließt:

Dem durch Beschluß des Großen Rathes des Kantons Waadt vom
 25. September 1857 erhobenen Kompetenzkonflikt wird keine Folge gegeben.

Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

(Vom 20. Dezember 1857.)

Der Bundesrath hat beschlossen, den beiden gesetzgebenden Räten
 empfehlend vorzulegen:

- 1) die vom Großen Rathe des Kantons Luzern ertheilten Konzessionen für
 Eisenbahnen von Luzern über Ebikon an die Kantonsgränze,
 in der Richtung nach Zürich, und von der Bernergränze
 bei Krüschenbrunnen durch das Entlebuch bis Luzern;
- 2) das von der Regierung des Kantons Tessin gestellte Gesuch um Frist-
 verlängerung für die Erstellung der Eisenbahnstrecken Lukmanier-
 Brissago und Bellinzona-Chiasso.

Zu einem Kommiss auf dem Hauptpostbureau Lausanne ist Herr Jaques
 Dantan, von Lutry, Kts. Waadt, gewählt worden.

**Bericht der Mehrheit der Kommission der Bundesversammlung, betreffend die vom
Grossen Rathe des Kantons Waadt erhobene Kompetenzeinrede im Westbahnkonflikt
(Vom 15. Dezember 1857.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1857 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 68 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 23.12.1857 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 555-571 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 002 384 |

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.