

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. 1.

Nr. 2.

12. Jänner 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfli'schen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über die
Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz.

(Vom 28. Dezember 1855.)

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiemit unsern Bericht über die Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz vorzulegen, und beginnen zu diesem Zwecke mit der Darlegung der thatsächlichen Verhältnisse, welche den obwaltenden Streitfragen zu Grunde liegen, wobei es zum richtigen Verständniß dieser letztern nothwendig erscheint, die Eisenbahnverhandlungen in der Westschweiz Ihnen möglichst vollständig vor Augen zu führen.

I. Thatsächliche Verhältnisse.

1. Waadtländische Konzession Morges-Yverdon,
vom 8. Brachmonat 1852.

Unterm 8. Brachmonat 1852, also bereits vor Erlassung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, ertheilte der Große Rath des Kantons Waadt zu Gunsten des Herrn J. Sulzberger von Frauensfeld, oder der von ihm zu gründenden Gesellschaft, eine Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Morges nach Yverdon, mit einer Abzweigung auf Lausanne. Am 17. August daraufhin, nachdem inzwischen das Bundesgesetz vom 28. Heumonats 1852 den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen, beziehungsweise Privaten überlassen hatte, genehmigte die Bundesversammlung diese Konzession (Sammlung des schweiz. Eisenbahnwesens, Bd. I, S. 57.)

2. Konvention der vier Kantone, vom 2. Christmonat 1852.

Am 26. Wintermonat 1852 schrieb der Staatsrath des Kantons Genf an die Kantone Waadt, Freiburg, Bern, Solothurn, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Aargau: In der Ueberzeugung, daß die Kantone es zu bereuen haben, wenn sie bei Gelegenheit der Konzession von Eisenbahnen ohne Zusammenhang und ohne Bedachtnahme auf einen

Gesamttplan vorgehen, beantrage er die Abhaltung einer Konferenz in Bern zu dem Zwecke, um sich über die gemeinschaftlichen Bedingungen für die Erstellung einer ununterbrochenen Linie von Genf bis Basel, und insbesondere darüber zu verständigen, welche Richtung der Bahn zu geben sei, um die Interessen der verhandelnden Kantone zu befriedigen, und welche gemeinschaftlichen Konzessionsbestimmungen festzustellen seien, um die möglichste Einheit und Vollkommenheit in der Erstellung und dem Betriebe der Bahn zu erzielen. Der Staatsrath von Genf regte ferner an, es sollten die Konzessionen einer einzigen Gesellschaft ertheilt werden, unter der Bedingung, daß diese sich mit denjenigen Gesellschaften verständige und fusionire, welche bereits partielle Konzessionen erhalten haben. Die Kantone würden sich für eine solche Verständigung verwenden und wo sie nicht gelänge, das Weitere vorkehren, immerhin unter Achtung der wohlverworbenen Rechte. Sie würden ferner, nachdem sie die Bedingungen gemeinschaftlich festgestellt, ihre Konzessionen der freien Bewerbung unterstellen und sie derjenigen Gesellschaft zuschlagen, welche die günstigsten Anerbietungen macht. Der Staatsrath von Waadt habe bereits die Theilnahme an der Konferenz zugesagt.

Die angeregte Konferenz fand am 2. Dezember 1852 in Bern wirklich statt, wobei jedoch nur die Kantone Genf, Waadt, Freiburg und Bern vertreten waren. Das Ergebnis war die Unterzeichnung einer Konvention, die wir, da in den spätern Akten häufig darauf Bezug genommen wird, hier wörtlich aufnehmen:

„Zwischen den unterzeichneten Abgeordneten der Kantone Bern, Freiburg, Waadt und Genf ist in der Konferenz zu Bern, unter Ratifikationsvorbehalt ihrer betreffenden Regierungen, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

„Art. 1. Um hinsichtlich der Konzessionen der obgenannten Kantone für Erstellung einer über ihr Gebiet gehenden und von Basel bis Genf eine ununterbrochene Linie bildenden Eisenbahn eine Gleichmäßigkeit zu erzielen, haben sich die kontrahirenden Kantone gegenseitig über eine Linie verständigt, welche von Basel-Stadt aus in der Richtung über Liesstal, zwischen Olten und Bukten durch den Hauenstein, über Olten, Narburg, Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf, Bern, Laupen, Murten, Wisflisburg, Peterlingen, Stäffis, Iserten, Morsee, Rolle, Nyon, Coppet, Versoix nach Genf geht.“

„Art. 2. Die obgenannten Kantone machen sich verbindlich, für die Ausführung der bezeichneten Linien durch diejenigen Gesellschaften, welchen sie bereits Konzessionen ertheilt haben, Hand zu bieten.“

„Art. 3. Diejenigen Kantone, welche für ihre betreffenden Linien noch nicht alle Konzessionen ertheilt haben, behalten sich vor und machen sich gegenseitig verbindlich, die noch zu vergebenden Strecken an eine und dieselbe Gesellschaft zu konzessiren, unter der Bedingung jedoch, daß diese Gesellschaft sich verpflichte, die Bahn zweispurig zu erstellen, eine Kaution von einem Zehnthel ihres Gesellschaftskapitals hinterlege und daß hinsichtlich der zu unterzeichnenden Aktien von jeder derselben zwei Fünft-

„theile sofort einbezahlt werden. Ferner behalten sie sich vor und machen sich gegenseitig verbindlich, nur derjenigen Gesellschaft die Konzessionen zu ertheilen, welche auch in andern Beziehungen die vortheilhaftesten Bedingungen stellt. Wenn einer oder der andere Kanton es vorziehen sollte, die Linie über sein Gebiet selbst auszuführen, statt für dieselbe eine Konzession zu ertheilen, so steht ihm dieses frei; jedoch hat er die vorgezeichnete Linie zu verfolgen und die Bahn zweispurig herzustellen.“

„Art. 4. Der Kanton Bern verpflichtet sich, die Konzession für die zwei Enclaven Clavaleyres und Villars-les-moines der gleichen Gesellschaft und unter denselben Bedingungen zu ertheilen, wie der Kanton Freiburg über sein Gebiet.“

„Art. 5. Eben so verpflichten sich Bern und Waadt, nach Möglichkeit dahin zu wirken, daß die von erstern der Zentralbahngesellschaft und von Waadt auf der Strecke Morges-Yverdon konzessionirten Linien durch die konzessionirten Gesellschaften zweispurig erstellt, daß eine Kaution von einem Zehnthel ihrer Gesellschaftsfonds hinterlegt werde und daß die sofortige Einzahlung von zwei Fünftheilen der Aktien bei ihrer Ausgabe erfolge, und zwar in der Absicht, die Ausführung der oben bezeichneten Linie von Genf bis Basel gegen alle Vorkommenheiten zu sichern.“

„Art. 6. Alle kontrahirenden Kantone verpflichten sich, nach Kräften dahin zu wirken, daß die bereits konzessionirten Gesellschaften sich zu einer einzigen Gesellschaft verschmelzen.“

„Art. 7. Wenn die eine oder die andere der bereits konzessionirten Gesellschaften ihren Verbindlichkeiten nicht nachkommen sollte, so wird unter obigen Bedingungen für die unterbrochene Linie derjenigen Gesellschaft, welcher die neuen demal von Genf, Waadt und Freiburg noch zu ertheilenden Konzessionen zukommen werden, der Vorzug eingeräumt.“

„Art. 8. Die kontrahirenden Kantone, indem sie eine unterbrochene Linie von Genf nach Basel feststellen, machen sich im Fernern verbindlich, mit besten Kräften für die Erstellung einer Linie von Olten an den Bodensee über Aargau und Zürich zu wirken, da sie eine solche Linie im allgemeinen Interesse der Eidgenossenschaft finden.“

„Art. 9. Andererseits machen sie sich anheischig, alle Zweigbahnen, sowol in den Kantonen Waadt und Freiburg, als auch nach Neuenburg und Solothurn möglichst zu begünstigen.“

„Also ausgefertigt in vier Exemplaren,

„Bern, den 2. Christmonat 1852.“

(Unterschriften.)

Diese Konvention scheint von den Staats- oder Regierungsräthen aller vier Kantone ratifizirt worden zu sein, und namentlich setzte ihr der Staatsrath von Freiburg unterm 10. Christmonat 1852 seine Ratifikation bei.

3. Waadtländische Konzession von Morges-Genf und Yverdon-Bern, vom 10. Brachmonat 1853.

Unterm 13. Christmonat 1852, also unmittelbar nach dem Zustandekommen obiger Konvention, schrieb der Staatsrath des Kantons Waadt an denjenigen von Freiburg, daß in Folge von Unterredungen (pourparlers) zwischen seinen Abgeordneten und denjenigen der schweizerischen Westbahngesellschaft die Grundlagen der am 2. Christmonat zu Bern abgeschlossenen Konvention, betreffend die Eisenbahn von Genf nach Basel, von den Delegirten dieser Gesellschaft angenommen worden seien, mit Vorbehalt folgender Erläuterungen und Beifügungen:

1. Die Frist zur Beendigung der Arbeiten sei auf 4 Jahre festgesetzt.
2. Das Doppelgeleise sei im Grundsatz angenommen. Die Erdarbeiten sollen für eine doppelspurige Bahn hergestellt, allein die wirkliche Legung eines zweiten Geleises verschoben werden für so lange, als die einfache Spur den Verkehrsbedürfnissen genüge. Mit Rücksicht auf die Verbindlichkeiten, welche der Kanton Waadt gegen die Westbahngesellschaft schon früher eingegangen, sei es sehr wahrscheinlich, daß er (der Staatsrath von Waadt) mit dieser Gesellschaft definitiv abschließen werde und er hoffe, daß der Staatsrath von Freiburg auf dem gleichen Fuße mit der nämlichen Gesellschaft unterhandeln werde. Er erwarte dieß um so mehr, als, wie es scheine, die baselsche Gesellschaft geneigt sei, die ihr konzedirte Bahnstrecke zwischen Bern und Laupen der Westbahngesellschaft abzutreten.

Am 22. Christmonat machte der Staatsrath von Waadt demjenigen von Genf abschriftliche Mittheilung der Uebereinkunft, welche er inzwischen mit der Westbahngesellschaft für die Konzession der auf waadtländischem Gebiete liegenden Strecke der Bahn Genf-Basel abgeschlossen hatte.

Dieses Vorgehen von Waadt veranlaßte den Staatsrath von Genf zu einer Erwiderung, datirt 3. Jänner 1853, worin er die waadtländische Regierung erinnerte, daß nach Sinn und Geist der Konvention vom 2. Christmonat 1852 keiner der beteiligten Kantone, ohne Mitwirkung der übrigen, irgend einer Gesellschaft eine Konzession erteilen sollte, weshalb er mit Erstaunen den Konventionsabschluß mit der Westbahn vernommen habe. In der gleichen Zuschrift schreibt Genf, daß der Staatsrath von Waadt ohne Zweifel ebenfalls Mittheilung von einer Korrespondenz zwischen den Direktoren der Westbahn und dem Hause Fox, Henderson u. Comp. erhalten habe, die bezwecken, zwischen den an der Bahnlinie von Genf bis Basel und an den Bodensee beteiligten Gesellschaften eine Fusion herbeizuführen und von einer Einladung zu einer Konferenz in Bern auf den 6. Jänner, um diesen Gegenstand zu behandeln. Genf wünsche, daß der Staatsrath von Waadt an dieser Konferenz Theil nehme und zugleich erwäge, ob die an derselben zu pflegenden Verhandlung für ihn nicht ein Grund bilde, inzwischen die Mittheilung der Konvention mit der Westbahngesellschaft an den Großen Rath zu verschieben. (Von einer Konferenz

vom 6. Jänner und von andern Folgen dieser genferischen Erwiderung liegt bei den hiesseitigen Akten nichts.)

Die Konzession an die Westbahngesellschaft für die Bahnstrecken auf waadtländischem Gebiete von Genf nach Morges und von Yverdon nach Bern ward am 26. Mai 1853 definitiv abgeschlossen und vom Großen Rathe des Kantons Waadt am 10. Juni gleichen Jahres genehmigt.

Aus dieser Konzession ist zugleich ersichtlich, daß die an Herrn Sulzberger ertheilte Konzession für die Bahnstrecke Morges-Lausanne-Yverdon bereits auf die Westbahngesellschaft übergegangen war. Die Bedingungen der neuen Konzession wurden auch auf die letztere Linie anwendbar erklärt, so daß die Konzession Sulzberger in derjenigen an die Westbahngesellschaft vollständig aufging. Entsprechend der Konvention vom 2. Dezember wurden die Erdarbeiten für eine zweispurige Bahn ausbedungen, jedoch soll das zweite Geleise erst wirklich gelegt werden, wenn das Bedürfniß es erheischt. (Art. 4.) Die zu leistende Kaution ward statt der in der Konvention vom 2. Dezember 1852 vorgeschriebenen 10% der Kostensumme auf 5000 Fr. per Kilometer festgestellt (Art. 21). Von der Bedingung einer sofortigen Einzahlung auf die Aktien von wenigstens zwei Fünftheilen, die laut der Konvention vom 2. Dezember gefordert werden sollte, ist in der Konzession ebenfalls keine Rede. Die Bundesversammlung genehmigte diese Konzession am 4. Augustmonat 1853 und bestimmte die Frist zum Beginn der Arbeiten und zum Ausweise über die Mittel für die Fortführung des Baues auf 15 Monate, vom Datum des Beschlusses an gerechnet. (Eisenbahnaktensammlung, Band II. Seite 42 uf.)

4. Konferenz vom 14. August 1853.

Auf die Anregung der Regierung von Bern, bei der sich der Verwaltungsrath der Westbahn mit Schreiben vom 26. Juli 1853 um die Abtretung der Strecke Bern-Laupen beworben hatte, berief der Staatsrath von Waadt eine neue Konferenz nach Lausanne auf den 14. August 1853. Bern und Freiburg beschickten dieselbe; Genf dagegen lehnte die Theilnahme ab und zwar, wie aus der Meldung des Konferenzprotokolls zu entnehmen ist, weil nach der Art und Weise, wie einzelne Kantone die Bestimmungen der Konvention vom 2. Dezember vollzogen haben, die Konferenz ohne Nutzen sei. Die Vertreter der übrigen drei Kantone waren laut dem Protokolle ungleicher Ansicht, ob nach der Konvention vom 2. Dezember die fernern Konzessionen (folglich auch diejenigen von Waadt) nur unter gemeinschaftlicher Mitwirkung der betheiligten Kantone ertheilt werden sollten. Ohne dieser Frage weitere Folge zu geben, erklärte zunächst Bern, auf den eigentlichen Gegenstand der Konferenzverhandlung übergehend, daß es die Bahnstrecke von Bern an die freiburgische Gränze zwar bereits der Zentralbahngesellschaft konzedit habe, es jedoch, wenn die betheiligten Kantone und die Westbahngesellschaft Werth darauf setzen, daß letztere die ganze Linie von Genf bis Bern besitze, bereit sei, alle möglichen Verwendungen eintreten zu lassen, damit die Zentralbahngesellschaft die Strecke Bern-Laupen zedire. Freiburg machte aufmerksam,

es liege jedenfalls im Sinne der Konvention vom 2. Dezember, daß die ganze Linie von Genf bis Basel einer einzigen Gesellschaft übertragen werde. Waadt verdankte das Anerbieten von Bern, indem dasselbe im Interesse der westlichen Schweiz und der Kantone Waadt und Freiburg insbesondere liege; die Konzession der ganzen Linie von Genf bis Bern an eine einzige Gesellschaft sei wichtig, um einen überwiegenden Einfluß der Zentralbahn, die ihren Sitz in Basel habe und deren Interessen denjenigen der südwestlichen Schweiz vollständig entgegenstehen, zu vermeiden. Was die von Freiburg gewünschte Fuston für die ganze Linie betreffe, so könne dieselbe mit der Zentralbahn auf eine ersprießliche Weise erst eintreten, wenn die Westbahngesellschaft über die ganze Bahnstrecke zwischen Genf und Bern zu verfügen habe, weshalb es in hohem Grade wünschenswerth sei, daß ihr auch auf Genfer- und Freiburgergebiet die Konzession ertheilt werde. Freiburg erwiderte, daß wenn Bern die Strecke zwischen dieser Stadt und der freiburgischen Gränze der Westbahngesellschaft konzedere, es ihr auch die Konzession auf seinem Gebiete ertheilen werde. Zum ersten Male stellte es übrigens das Begehren, die beteiligten Kantone möchten die Richtung der Eisenbahn über Freiburg unterstützen. Diese Linie einzig entspreche den Interessen seines Kantons, sie sei nicht länger als diejenige über Murten, und wenn der Bau mit Rücksicht auf den Uebergang über die Saane auch schwieriger sei, so zweifle es doch nicht, namentlich wenn es von den übrigen Kantonen unterstützt werde, eine Gesellschaft für diese Linie zu finden. Wenn gegen Erwarten die Richtung über Freiburg von keiner Gesellschaft angenommen werden sollte, so fordere es für diesen Fall, die Konferenzkantone möchten wenigstens eine Zweigbahn von Murten auf Freiburg entschieden unterstützen. Bern erklärte, daß es die Richtung über Freiburg mit dem größten Vergnügen sähe, um so mehr, als sie nach einem Blick auf die Karte nicht länger sei als die Linie über Murten, bezweifle indeß, daß mit Rücksicht auf die großen Bauwierigkeiten sich eine Gesellschaft für deren Uebernahme finden werde. Uebrigens werde es das Begehren Freiburgs bei den Gesellschaften empfehlen, und es verstehe sich von selbst, daß wenn die Linie über Freiburg nicht angenommen würde, es eine Zweiglinie, sei es von Thörischhaus, von Laupen oder von Murten aus nach Freiburg, unterstützen werde. Waadt erinnerte an die verschiedenen Phasen, welche die Frage über die Richtung der Bahn schon durchlaufen habe. Zuerst sei die Konkurrenz von Neuenburg zu befürchten gewesen, welches die Bahn auf das linke Ufer verlangte; später sollte die Richtung von Murten aus über Narberg, Lyß und Solothurn nach dem Stephenson'schen Projekte gehen; endlich verständigte man sich an der Konferenz vom 2. Dezember zu der Linie Murten-Laupen-Bern, welche den Kantonen Freiburg und Bern am günstigsten sei. Nun scheine es aber, genüge auch diese Linie Freiburg nicht mehr. Es mache aufmerksam, daß schon die Beschaffenheit des Landes, welches die Eisenbahn zu durchlaufen hat, einen Verzicht auf die Richtung über Freiburg, die man als eine Chimäre bezeichnen könne, hervorrufen sollte; keine Gesell-

schaft würde sich dazu verstehen; es würden nur neue Verwicklungen und Verspätungen entstehen; dergleichen Ideen sollten bei den Bevölkerungen nicht befördert werden, indem sie Aufregungen erzeugen, wie das Beispiel von Lausanne beweise, wo ganz die gleiche Frage obwaltete. Waadt könnte demnach in keiner Weise eine Abweichung von der Linie Payerne-Murten-Laupen unterstützen, da diese Linie die einzig ausführbare und in der erteilten Konzession an die Westbahngesellschaft bestimmt zu Grunde gelegt worden sei, entsprechend der von vier Kantonen eingegangenen Konvention vom 2. Dezember. Immerhin werde jedoch Waadt der Linie über Freiburg nicht entgegen treten, in dem Falle, daß eine Gesellschaft zur Ausführung sich bereit zeige, die Bahn in dieser Richtung eben so schnell als über Murten auszuführen, und daß dadurch die Bahnlänge nicht vermehrt werde. Was die Zweigbahn von Murten auf Freiburg anbetrifft, so werde Waadt dieselbe unterstützen, weil sie eine Nothwendigkeit sei zur Verbindung der Hauptstadt des Kantons, und es bezweifle nicht, daß Freiburg mit der Gesellschaft, welcher die direkte Linie konzessiert wird, darüber sich werde verständigen können.

5. Verwendung von Waadt bei Freiburg.

Die Konferenz, deren Verhandlung wir ausführlich herausgehoben haben, um die damals herrschende Anschauungsweise vor Augen zu führen, führte zu keinem weitem Abschlusse. Schon am 19. August 1853 — fünf Tage nach der Konferenz — wendete sich der Staatsrath von Waadt an denjenigen von Freiburg, worin er, anknüpfend an die bei der Konferenz vom 14. August geäußerte Ansicht, wie wichtig es sei, daß die Linie von Genf bis Bern einer einzigen Gesellschaft konzessiert werde, um der Gesellschaft der Zentralbahn das Gleichgewicht halten zu können, zuerst mittheilte, er habe bei der Regierung von Bern auf die förmlichste Weise sich verwendet, daß diese die Bahnstrecke von Bern bis an die Freiburgergränze der Westbahngesellschaft abtrete; er hoffe, daß die eidgenössischen Gestnungen, die Freiburg jederzeit besetzte, auch diesen Kanton bestimmen werden, nicht länger zu zögern, die Konzession für die Fortsetzung der Eisenbahn auf Freiburgergebiet an die nämliche Gesellschaft zu erteilen, unter Anerkennung jedoch der Nothwendigkeit einer Zweigbahn zur Verbindung der Hauptstadt von Murten aus, für deren Ausführung ein ähnliches Uebereinkommen getroffen werden könnte, wie dasjenige, welches zwischen dem Kantone Waadt und der Westbahngesellschaft bezüglich auf die Linie Jougne-St. Maurice geschlossen ward. Zu diesem Zwecke übernehme der Staatsrath von Waadt die Verpflichtung, bei der Gesellschaft der Westbahn die Ausführung dieser Zweigbahn in dem bezeichneten Sinne zu unterstützen.

6. Konzessionsdekret von Freiburg, vom 3. Januar 1854.

Bald darauf begannen wirklich Unterhandlungen zwischen den Abgeordneten des Staatsrathes von Freiburg und der Westbahngesellschaft. In einer Instruktion an seine Abgeordneten vom 10. Oktober 1853 bestimmte

der Staatsrath, daß die von der Westbahngesellschaft aufzunehmenden Vorstudien jedenfalls auch auf eine Bahnlinie über oder in möglichster Nähe bei Freiburg sich erstrecken sollen. Am 16. Dezember beauftragte er die Abgeordneten ferner, um gewissen Kombinationen, die von Neuenburg ausgehen, zu begegnen und um der bevorstehenden Bundesversammlung die freiburgischen Eisenbahnkonzessionen vorlegen zu können, seien die Unterhandlungen mit der Westbahngesellschaft wieder aufzunehmen. Diese Unterhandlungen sollen alle Bedingungen der Konzession und ihre definitive Redaktion umfassen, unter Verschiebung jedoch der Bestimmung des Bahntracé. Am 22. Dezember 1853 endlich ward zwischen den beidseitigen Abgeordneten in der That ein Konzessionsakt vereinbart und unterzeichnete, der bezüglich auf die Bahnrichtung sich aussprach, wie folgt:

„Art. 1. Der schweizerischen Westbahngesellschaft ist die Konzession erteilt für die Fortsetzung der Eisenbahn von Genf bis Bern auf den Gebietstheilen des Kantons Freiburg in der Richtung von Yverdon, Estavayer, Payerne, Avenches, Murten und Laupen.“

„Wenn in Folge neuer Untersuchungen, welche der Staatsrath und die Gesellschaft veranstalten werden, sich ergibt, daß die Richtung über Freiburg ohne größere Belästigung der Gesellschaft möglich ist, so kann die letztere, mit Genehmigung des Staatsrathes, diese Linie an die Stelle der oben bezeichneten setzen, ohne dafür einer neuen Konzession zu bedürfen.“

„Im umgekehrten Falle, wenn die Richtung über Freiburg nicht stattfinden kann, so übernimmt die Westbahngesellschaft die Verbindlichkeit, diese Stadt mittels einer Zweigbahn mit der Hauptlinie in Verbindung zu setzen, unter den Bedingungen, die im Art. 27 festgesetzt sind.“

Der Art. 27 lautete nämlich:

„In dem im Art. 1 vorgesehenen Falle macht sich die Gesellschaft anheischig, wenn sie vom Kanton Freiburg innerhalb 10 Jahren, vom 1. Jänner 1855 an gerechnet, dazu aufgefordert wird, eine direkte Zweigbahn von Murten nach Freiburg zu erstellen.“

„Sie wird für die Grunderwerbung, die Erdarbeiten und Kunstbauten per Kilometer neunzigtausend Franken beitragen.“

„Die Gesellschaft übernimmt ganz auf ihre Rechnung die Beschotterung, die Schienen, die Erbauung eines Hauptbahnhofes in Freiburg, die Haltstellen, der Wärterhäuser, der Abschließungen, des Betriebsmaterials und die Verwaltungskosten.“

„Der Staat trägt die Mehrkosten als Unterstützung für die Erstellung dieser Linie.“

„Die Vorstudien für diese Zweigbahn werden von dem Staate und der Gesellschaft auf gemeinschaftliche Kosten gemacht.“

„Die Arbeiten werden auf öffentliche Ausschreibung hin ausgeführt, nach Devisen, die vom Staate zu genehmigen sind, unter Leitung der Gesellschaftsverwaltung und der Kontrolle des Staates.“

„Die Bahn von Murten nach Freiburg soll spätestens drei Jahre

„nach der erfolgten Aufforderung zu deren Erstellung dem Betriebe übergeben werden.“

„Die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession sind auch auf diese Zweigbahn anwendbar.“

Die übrigen Bedingungen dieses Konzessionsprojektes waren im Uebrigen fast durchgehends denjenigen der waadtländischen Konzession nachgebildet.

Der Große Rath des Kantons Freiburg, dem dieser Entwurf zur Ratifikation vorgelegt ward, genehmigte denselben in seiner Sitzung vom 3. Jänner 1854, unter Beifügung jedoch der Abänderung, daß die Wahl, über Freiburg zu bauen, wenn die Gesellschaft dadurch nicht mehr belastet wird, dieser letztern nicht freistehe, sondern die Gesellschaft zur Erstellung dieser Linie verpflichtet sei, sobald der Staatsrath sie dazu auffordert und die Mehrkosten nicht ihr zur Last fallen.

7. Gutachten von Egel.

Durch diese Entscheidung war ein weiteres Vorgehen in der Sache vor Allem durch die Untersuchung bedingt, welche laut Art. 1 der Konzession der Staatsrath von Freiburg und die Westbahngesellschaft bezüglich der Linie Freiburg zu machen hatten. Schon am 18. September 1853 hatte der Staatsrath von Freiburg den Herrn Egel, Oberingenieur der schweizerischen Zentralbahn, berufen, die Frage zu begutachten:

„ob nicht eine Eisenbahngesellschaft eben so große oder größere Vortheile für den Bau und Betrieb finden würde, wenn sie die Bahn an oder in der Nachbarschaft der Hauptstadt des Kantons Freiburg durchführt, als wenn sie irgend eine der vorgeschlagenen Richtungen wählte.“

Herr Egel erstattete ein ausführliches, seither im Druck erschienenenes Gutachten, d. d. 25. August 1854, worin er in der Vergleichung der zwei ernstlich in Frage gezogenen Bahnrichtungen

A. von Thörishaus über Laupen, Murten, Wislisburg nach Peterlingen, oder

B. von Thörishaus über Freiburg, Seedorf, Montenach nach Peterlingen

zu folgenden Resultaten gelangte:

	Länge
der Linie A	40,60 Kilometer.
„ „ B	40,96 „
Differenz zu Gunsten der Linie A	0,36 Kilometer.

Anlagekosten.

Linie A	Fr. 8,100,000
„ B	Fr. 9,810,000
für erschwerten Betrieb, kapitalisirt	„ 630,000
	<u>„ 10,440,000</u>
Differenz zu Gunsten der Linie A	Fr. 2,340,000

Die Gesamtkosten einer Zweigbahn von Murten auf Freiburg schlägt Herr Gysel auf Fr. 3,870,000 an, wovon laut der Konzession vom 3. Januar 1854 Fr. 3,085,000 der Gesellschaft zur Last fallen würden. Die Schlüsse seines Gutachtens gehen dahin:

1) Die Führung der Bahnlinie Bern-Peterlingen über Freiburg kann in keinem Falle als unausführbar bezeichnet werden. Sie ist hinsichtlich ihrer technischen Verhältnisse im Allgemeinen auf gleiche Stufe zu setzen mit der im Bau begriffenen Linie Rorschach-St. Gallen-Wyl und bietet, mit Ausnahme des Ueberganges über die Saane bei Freiburg, keine größeren baulichen Schwierigkeiten dar, als ein großer Theil des von dem Ingenieur Herzog ermittelten Tracé über Murten.

2) Die Ausführung der Linie über Freiburg verursacht mit Inbegriff der besondern Kosten, mit welchen der Betrieb der Strecke von Peterlingen bis Seedorf verknüpft ist, der Linie über Murten gegenüber einen Mehraufwand von Fr. 2,340,000.

3) Nach den statistischen Daten der Direktion der öffentlichen Bauten dürfte dieser Mehraufwand ganz oder theilweise ausgeglichen werden durch den stärkern Lokalverkehr der Linie über Freiburg.

4) Die volkswirtschaftlichen Vortheile, welche nach denselben statistischen Daten die Linie über Freiburg darbietet, dürften den Staat und die Stadt Freiburg bestimmen, den mit der Ausführung derselben verbundenen Mehraufwand ganz oder theilweise aus ihren Mitteln zu bestreiten.

5) Dieser Mehraufwand würde verschwinden und an dessen Stelle eine Ersparniß treten, wenn an der Bestimmung des Konzessionsentwurfes vom Januar 1854, betreffend den Bau einer Zweigbahn von Murten nach Freiburg, festgehalten werden sollte.

6) Wenn daher die Gesellschaft der Westbahn dem Tracé über Murten den Vorzug gibt, so sind es nicht sowohl die Schwierigkeiten und Mehrkosten des Tracé über Freiburg, welche sie hiezu bestimmen, sondern die Absicht, eine einzige und untheilbare Verbindung von Bern nach dem Westen in der mittlern Richtung Laupen-Murten-Peterlingen-Iserten-Morsee zu erhalten und durch deren Bau das Zustandekommen der beiden konkurrirenden Richtungen Biel-Neuenburg-Iserten und Bern-Freiburg-Lausanne zu hintertreiben, oder wenigstens in unbestimmte Ferne hinauszurücken.

7) Um diese Absicht zu vereiteln, und im Interesse von Freiburg, Neuenburg und Lausanne die Frage einer doppelten Verbindung mit dem Westen in den oben angedeuteten Richtungen*) zu lösen, sollte sie im gegenwärtigen Augenblicke die erwünschte Lösung noch nicht finden können, wenigstens offen zu halten, bedürfte es eines einmüthigen Zusammenwirkens der betheiligten Kantone.

*) Herr Gysel behandelt nämlich im Eingange seines Gutachtens die Eisenbahnverbindungen der Westschweiz im Allgemeinen und empfiehlt eine Doppellinie, die bei Herzogenbuchsee sich spaltet, und auf der einen Seite über Solothurn, Biel, Neuenburg, Iserten, und auf der andern Seite über Burgdorf-Bern-Freiburg-Momont-Dron-Lausanne läuft, um sich bei Morsee wieder zu vereinigen.

Ob eine Verständigung zu diesem Zwecke bei der dormaligen Lage der Sache und in Betracht der von Seite des Kantons Waadt ergriffenen Maßregeln noch zu den Möglichkeiten gehört, muß ich dahin gestellt sein lassen.

8. Gutachten von Bignoles.

Die Westbahngesellschaft ihrerseits betraute mit den Studien ihren Oberingenieur Bignoles, dessen Gutachten in seinem technischen Theile — Längen, Steigungs- und Krümmungsverhältnisse — mit demjenigen des Herrn Ebel, mit Ausnahme unbedeutender Differenzen, übereinstimmt.

Herr Bignoles findet die Länge der

Linie A (über Murten) . . .	41,895 Kilometer.
„ B (über Freiburg) . . .	42,520 „

Differenz . . . 0,635 Kilometer.

Die Steigungsverhältnisse suchte Herr Bignoles im Allgemeinen zu mäßigen; deshalb erzeigt sich eine kleine Verlängerung der Linie über Murten von 1295 Metern und der Linie von Freiburg von 1555 Metern gegenüber den Annahmen des Herrn Ebel. Erheblicher ist die Abweichung in dem Kostenanschlage. Herr Bignoles berechnet die Kosten der Linie A auf

(mehr als nach Hrn. Ebel . . . Fr. 8,672,776)

Linie B auf . . . „ 11,569,003

(mehr als nach Hrn. Ebel . . . „ 1,759,003)

Differenz zu Gunsten der Linie A . . Fr. 2,896,227

Dazu für erschwerten Betrieb, kapitalisirt . . „ 603,773

Gesamtunterschied zu Gunsten der Linie A . . Fr. 3,500,000

(Fr. 1,160,000 mehr als nach Hrn. Ebel.)

Der Zweiglinie Murten-Freiburg auf Fr. 5,792,156.

(Fr. 1,922,156 mehr als nach Hrn. Ebel.)

Ueber die Frage der Bahnrichtung durch Freiburg im Allgemeinen und über die von Herrn Ebel angeregte Doppellinie in der Westschweiz spricht sich die Westbahngesellschaft in einem Bericht an den Staatsrath von Waadt dahin aus: es sei allerdings zu bedauern, daß die Bahn von Genf nach Basel über Bern geführt werden müsse, anstatt die Ebene der Aare zu verfolgen, worin ein großer technischer Fehler für eine Hauptlinie liege. Dieser Fehler rühre von politischen Rücksichten der entscheidenden Behörden her, welchen die Westbahngesellschaft sich habe fügen und deshalb auf eine Konzession verzichten müssen, die sie bereits von Solothurn erhalten hatte. Einmal eine ununterbrochene Linie von Genf bis Basel erstellt, werde nicht lange mehr die Rede von einer zweiten, parallelen Linie sein. Die Schweiz sei dazu nicht bevölkert und nicht reich genug. Die Richtung über Freiburg würde nun den Einfluß der politischen Rücksichten auf die Eisenbahnanlegenheit nur noch vermehren.

9. Neues Begehren der Westbahngesellschaft, vom 28. Herbstmonat 1854.

Auf den Befund ihres Oberingenieurs sich berufend, schrieb die Direktion der Westbahn an den Staatsrath von Freiburg, am 28. Herbstmonat 1854, daß die Linie über Murten als die einzig ausführbare erscheine und die Richtung über Freiburg Kosten verursachen würde, die zu den übrigen Bahnstrecken außer Verhältniß stehen. Deshalb habe der Verwaltungsrath beschlossen, sich darauf zu beschränken, von Freiburg einzig und allein (purement et simplement) die Gestattung des Durchpasses über sein Gebiet für eine Eisenbahn in der Richtung von Yverdon, Estavayer, Payerne, Murten und Laupen zu verlangen, welches Begehren der Staatsrath zur geeigneten Zeit (en temps opportun) dem Großen Rathe vorlegen wolle. Der Verwaltungsrath sei bereit, über die Grundlagen der neuen Konzession zu unterhandeln, und habe zu diesem Ende seine Abgeordneten bereits ernannt.

10. Konferenz der vier Kantone, vom 2/3. Weinmonat 1854.

Inzwischen folgte am 2. und 3. Weinmonat 1854 eine von der Regierung von Bern angeregte dritte Konferenz der an der Westlinie beteiligten Kantone, an welcher diesmal nebst Bern, Freiburg und Waadt auch Genf wieder Theil nahm. Die drei Kantone Bern, Waadt und Genf bestanden bei Freiburg auf einer beförderlichen Lösung der Konzessionsfrage auf seinem Gebiete; Freiburg seinerseits, sich auf das Gutachten von Ebel stützend, verlangte, daß die Linie Freiburg derjenigen von Murten substituiert werden möchte, und in zweiter Linie, daß ihm bis zum 1. Jänner 1855 Zeit gestattet werde, um die Untersuchung der beiden Linien zu vervollständigen und Unterhandlungen anzuknüpfen. Die Delegirten der andern Kantone erklärten, diesem Begehren nicht beipflichten zu können; jedoch um demselben auch nicht einen unbedingten Abschlag entgegen zu setzen, wurden folgende Artikel entworfen und von den Abgeordneten unter Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet:

1) Der Stand Genf verpflichtet sich, die Konzession für die Bahnstrecke von Genf bis an die waadtländische Gränze bei Coppet, ohne Verzug ins Reine zu bringen.

2) Der Stand Bern verpflichtet sich, alles, was auf die Bahnstrecke von Bern bis Laupen, d. i. an die freiburgische Gränze, Bezug hat, zu vereinigen, in der Weise, daß die Ausführung dieses Stückes der Linie Genf-Bern ohne Verzug gesichert werde, sei es durch die Centralbahngesellschaft oder eine andere, im letztern Falle den Vorzug derjenigen Gesellschaft gebend, welche mit der Ausführung der übrigen Linie betraut ist.

3) Die drei Stände Genf, Waadt und Bern verpflichten sich gegenseitig, bei dem Stande Freiburg sich dafür zu verwenden, daß er ohne Verzug die Konzession ins Reine bringe, die nöthig ist, um die ununterbrochene Linie von Genf bis Bern zu erstellen, eventuell, d. i. für den Fall, daß Freiburg bis zum 1. Christmonat nächsthin dieser Einladung

nicht Folge gäbe, sich verpflichtend, nach Ablauf dieser Frist über die zur Sicherung der Ausführung der ganzen Linie nothwendigen weitem Maßregeln sich ins Einverständniß zu setzen.

11. Großrathsbeschluß von Freiburg, vom 26. Wintermonat 1854.

Nachdem die Verwaltung der Westbahngesellschaft bei Freiburg am 6. Wintermonat 1854 ihr Begehren vom 28. Herbstmonat wiederholt hatte, erstattete der Staatsrath dieses Kantons über den Stand der Eisenbahnangelegenheit einen ausführlichen Bericht an den Großen Rath. Als bemerkenswerthen Umstand bei dem neuen Begehren der Westbahngesellschaft hob er hervor, daß die Zweiglinie von Murten nach Freiburg darin ganz übergangen werde, ungeachtet dieselbe in den früher eingegangenen Verpflichtungen der Westbahngesellschaft und in dem von ihren Abgeordneten unterzeichneten und vom Verwaltungsrathe genehmigten Konzessionsentwurfe begriffen war. Der Staatsrath kam zu dem Schlusse, daß eine sofortige Entscheidung nicht dringend sei, weil die Ausführung der übrigen Linie ebenfalls noch nicht als gesichert erscheine. Auf diesen Bericht hin faßte der Große Rath von Freiburg am 23. Wintermonat 1854 folgenden Beschluß:

1) Bei der jezigen Sachlage verschiebt der Große Rath jede Entscheidung auf die Einladung, die im Art. 3 der zwischen den beteiligten Kantonen Genéve, Waadt, Bern und Freiburg am 3. und 4. Weinmonat 1854 stattgefundenen Konferenz enthalten ist, so wie auf das letzte Begehren der Westbahngesellschaft vom 28. Herbstmonat 1854.

2) Der Staatsrath ist beauftragt, auf Unterhandlungen für die Konzession einer Eisenbahn über Freiburg Bedacht zu nehmen.

12. Neue Erklärungen der Westbahngesellschaft, vom 6. und 18. Christmonat 1854.

In einem Berichte an den Staatsrath von Waadt, vom 6. Christmonat 1854, erklärte die Westbahngesellschaft ihrerseits, wenn sie, wie aus jüngsten Verhandlungen des Großen Rathes von Bern hervorzugehen scheine, nicht in den Besitz der Strecke Laupen-Bern gelangen könne, um diese Stadt als Bahnhofs zu erhalten, wie dieß mit der Centralbahn übereingekommen war, so habe sie kein Interesse mehr an dem Durchgange durch den Kanton Freiburg, und verzichte demnach auf den Durchgang, um ihre Kräfte auf die Linie durch den Kanton Waadt zu konzentriren. Sie vertage deshalb für den Augenblick die weitem Unterhandlungen mit Freiburg; jedoch verlange sie in den Stand gesetzt zu werden, die von den eidgenössischen Behörden ratifizierte Verlängerungslinie von Yverdon bis Murten ausführen zu können. Die Regierung von Waadt wolle deshalb die nöthigen Vorkehrungen treffen, damit die Gesellschaft, von wem es sei, das Recht zum Baue durch die freiburgischen Enclaven, von Yverdon bis an die Gränze bei Murten, erhalte.

Dem Staatsrathe von Freiburg antwortete die Gesellschaft hinwieder am 18. Christmonat auf die an sie gerichtete Anfrage, ob sie geneigt sei, auf den Grundlagen des freiburgischen Großrathsbeschlusses vom 3. Jänner 1854 die Unterhandlungen wieder aufzunehmen; sie könne die Bahnrichtung über Freiburg nur in so fern annehmen, als

- 1) Freiburg die auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Franken geschätzten Mehrkosten übernehme, und
- 2) der Kanton Waadt in die dazu nöthige Abänderung seiner Konzeption vom 10. Brachmonat 1853 einwillige.

Auf diesen Grundlagen sei sie zu unterhandeln bereit.

13. Verlängerung der Bundesgenehmigung für die Westbahnkonzeption, vom 8. Jänner 1855.

Mit dem 4. Wintermonat 1854 lief die Frist ab, binnen welcher laut dem Bundesbeschlusse vom 4. August 1853 die Erdarbeiten auf den verlängerten Bahnlinien von Morges an die Genfergränze und von Yverdon an die Freiburgergränze begonnen und der Ausweis über die Mittel zur Fortführung des Baues geleistet werden sollte. Die Direktion der Westbahngesellschaft langte jedoch schon vorher bei dem Bundesrathe mit einem Gesuche, d. d. 28. Weinmonat, um Verlängerung der Frist ein. Zur Begründung des Gesuches führte sie wesentlich an, daß sie von den Kantonen in ihrem Vorgehen aufgehalten worden sei; sie habe vom Staatsrathe von Waadt die ihm schon am 25. Hornung 1854 zur Genehmigung mitgetheilten Pläne für die Linie Morges-Genf erst am 3. Weinmonat und die am 3. August ihm übermittelten Pläne für die Linie Yverdon-Murten erst am 4. Weinmonat zurück erhalten; die Regierung von Freiburg beharre in ihrer Verweigerung jeder Konzeption, die nicht über Freiburg führt; die Regierung von Genf unterhandle über den Bahnhof für die Linie Lyon-Genf und halte die Westbahngesellschaft inzwischen auf, um die nöthige Verbindung auf dieser Seite anzuknüpfen; die Regierung von Bern endlich unterhandle mit der Zentralbahngesellschaft, und die Westbahngesellschaft wisse noch immer nicht, ob ihren Anerbietungen gemäß sie mit der Ausführung der Strecke von Bern an die freiburgische Gränze betraut werde. In dieser Weise von allen Seiten aufgehalten, verlange sie eine Fristverlängerung von einem Jahre.

Der Staatsrath von Waadt, welcher über dieses Verlängerungsgesuch angehört ward, sprach sich durch Schreiben vom 20. Wintermonat dahin aus: es sei der Westbahngesellschaft eine Fristverlängerung von sechs Monaten, vom 1. Jänner 1855 an gerechnet, zu gestatten, unter folgenden Bedingungen:

- 1) daß der Gesamtplan inner dieser Frist definitiv festgestellt werde in den beiden Richtungen von Morges-Genf und Yverdon-Bern;
- 2) daß die Detailpläne aller zu erstellenden Kunstbauten auf einer Strecke von wenigstens 1600 Klaftern (16,000') auf jeder der beiden Richtungen bis zum Ablauf der Frist vollendet und den kantonalen Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden, —

Bedingungen, welchen die Direktion der Westbahngesellschaft laut Schreiben vom 9. Christmonat beipflichtete, mit dem Vorbehalte, daß ihr der Durchgang durch das Gebiet des Kantons Freiburg gesetzlich möglich gemacht werde.

Der Bundesrath, in Folge Ermächtigung der Bundesversammlung vom 21. Christmonat 1853, verlängerte hierauf am 8. Jänner 1855 einfach und ohne Beifügung besonderer Bedingungen die am 4. Wintermonat 1854 abgelaufene Frist der Westbahngesellschaft um sechs Monate, vom 1. Jänner 1855 an gerechnet, also bis zum 30. Brachmonat 1855 (Eisenbahnaktensammlung, III. Theil, S. 67).

14. Konferenz vom 15. März 1855.

Am 2. März 1855 lud der Staatsrath von Waadt die Stände Bern und Genf, mit Uebergehung von Freiburg, zu einer neuen Konferenz nach Lausanne ein, um sich über die Mittel zu berathen, die nöthig seien, um die Ausführung der ganzen Linie zwischen Genf und Bern zu sichern. Die Konferenz zwischen den drei Kantonen fand am 15. März 1855 wirklich statt, und an derselben verständigten sie sich über folgende Artikel:

„1) Die Kantone Bern, Waadt und Genf werden der Bundesversammlung bei ihrer ordentlichen Session im Heumonat 1855 das Gesuch eingeben, daß die Eidgenossenschaft nach Art. 17 des Gesetzes vom 28. Heumonat 1852 einschreite, behufs Sicherung des Durchgangs derjenigen Linie auf dem Gebiete des Kantons Freiburg, welche von Yverdon bis Bern die Richtung über Stäffis, Peterlingen, Wisflisburg, Murten und Laupen verfolgt, und welche auf waadtländischem Gebiete durch Dekret des Großen Rathes des Kantons Waadt, vom 10. Brachmonat 1853, genehmigt laut Beschluß der Bundesversammlung vom 2/4. August 1853, der Westbahngesellschaft konzedit wurde.“

„2) Der Stand Waadt übernimmt eventuell die Verpflichtung, die Linie zwischen den beiden Kantonen Bern und Waadt auf freiburgischem Gebiete entweder selbst zu erstellen oder dieselbe durch eine andere als die Westbahngesellschaft ausführen zu lassen.“

„3) Der Kanton Bern erneuert die Verbindlichkeit für Sicherung der Verlängerung der Zentrallinie Basel-Bern bis an die Gränze des Kantons Freiburg, und zwar sobald die Zwischenlinie auf freiburgischem Gebiete in Angriff genommen und deren Ausführung gesichert sein wird.“

„4) Die Stände Bern, Waadt und Genf behalten sich vor, wenn die Frage des Durchgangs der Linie auf dem Gebiete des Kantons Freiburg ihre Erledigung gefunden haben wird, ebenfalls über die Mittel, die Ausführung der Linie zwischen Morsee und Genf zu sichern, in so fern sich dießfalls Anstände erheben sollten, eine Verständigung zu treffen.“

Diese Konvention ward von den Regierungen der drei Kantone ratifizirt, ohne jedoch auch ihr weitere Vollziehung zu geben.

15. Zwangskonzessionsbegehren der Westbahngesellschaft gegen Freiburg.

Schon vor der lezterwähnten Konferenz stellte die Westbahngesellschaft bei dem Bundesrath ein vom 24. Hornung 1855 datirtes Gesuch, und der Staatsrath von Waadt unterstützte dasselbe mit Zuschrift vom 2. März:

Es möchte die Bundesversammlung, in Anwendung vom Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852, die Konzession für Fortsetzung der Westbahn durch den Kanton Freiburg ertheilen, indem letzterer jede Konzessionsbewilligung verweigere, welche nicht bestimme, daß die Eisenbahn über die Stadt Freiburg geführt werde, ungeachtet er durch den Vertrag vom 2. Christmonath 1852 der Bahnrichtung über Murten seine Zustimmung ertheilt und die Bundesversammlung durch Genehmigung der waadtländischen Konzession an die Westbahngesellschaft die Richtung über Murten auch bereits sanktionirt habe. Der Bundesrath übermittelte dieses Begehren am 21. März an Freiburg, mit der Einladung, ihm die Erklärung darüber so zeitig zukommen zu lassen, daß ihm vor dem Zusammentritte der nächsten Bundesversammlung noch genügende Zeit verbleibe, um die Angelegenheit einer reiflichen Prüfung und Berathung unterstellen zu können. Am gleichen Tage richtete er die Einladung an den Staatsrath von Waadt, das Gesuch der Westbahngesellschaft in verschiedenen Beziehungen noch zu ergänzen, insbesondere durch Zustellung der über beide Bahnrichtungen vorhandenen Pläne, Mittheilung allfälliger Bemerkungen über das Gutachten des Herrn Egel und die aufgestellten Rentabilitätsberechnungen und Einwendung des Entwurfes einer Konzession, wie sie der Kanton Waadt, Namens der Westbahngesellschaft, von Freiburg zu erhalten wünscht.

Der leztern Einladung gemäß sandte der Staatsrath von Waadt am 13. April die verlangten Pläne mit andern erläuternden Aktenstücken ein. Ueber die Frage der Rentabilität der Linie, fügte er hinzu, sei er nicht in der Lage, Bemerkungen zu machen, da ihm die Materialien dazu abgehen; den Entwurf einer Konzession übersandte er am 23. Mai, in Begleitung einer Zuschrift, worin über den Inhalt des Konzessionsentwurfes bemerkt wird, es beruhe derselbe im Allgemeinen auf den nämlichen Grundlagen, wie die Konzession auf waadtländischem Gebiete, da die ganze Linie als eine und dieselbe anzusehen und in ihrer ganzen Ausdehnung einheitlich zu konstruiren und zu betreiben sei. Mit Rücksicht auf die Natur einer Zwangskonzession sind jedoch einige Abänderungen vorgenommen worden, die sich in folgende Punkte zusammen fassen lassen:

1) Die Gesellschaft läßt alle Artikel weg oder modifizirt sie, die Bezug haben auf die Genehmigung der Tracé und der Pläne durch den Staatsrath. Mehrere Entscheidungsbefugnisse, die nach der waadtländischen Konzession dem Staatsrath zustehen, werden hier an das Schiedsgericht gewiesen.

2) Die Forderung einer Kaution ist weggelassen, da diese höchstens dem Bunde, der die Konzession ertheilt, nicht aber dem Kanton Freiburg, der sie verweigert, zu leisten sei.

3) Der Artikel, welcher der Gesellschaft das Monopol (Ausschluß jeder Parallelbahn) zusichert, ist ebenfalls weggelassen.

4) Die Artikel, welche sich auf den Tarif und die Bedingungen der Exploitation beziehen, sind ausgelassen und durch eine allgemeine Bestimmung ersetzt, dahin gehend, daß in dieser Hinsicht jeweilen die gleichen Vorschriften gelten, wie für die übrige Bahnstrecke zwischen Morges und der Bernergränze.

5) Die Eisenbahn wird von allen Staats- und Gemeindesteuern befreit.

Auf diese Akten hin beschloß der Bundesrath unterm 8. Brachmonat, das Konzessionsgesuch durch einen unparteiischen Experten prüfen zu lassen, und ertheilte dem Post- und Baudepartement die dazu nöthigen Aufträge. Zugleich erinnerte er die Regierung von Freiburg wiederholt, ihre Vernehmungslaffung mit aller Beförderung einzusenden.

16. Erwiderung des Staatsrathes von Freiburg.

Die sehr ausführliche Erwiderung des Staatsrathes von Freiburg langte bei dem Bundesrathe am 17. Brachmonat ein. Vorerst frage es sich, sagt derselbe, welche Konzession die Westbahngesellschaft eigentlich begehre, ob die unterm 22. Christmonat 1853 verabredete, welche die Gesellschaft bis auf einen gewissen Grad für den Bau der Linie über Freiburg und in jedem Fall für die Erstellung der Zweiglinie Murten-Freiburg verpflichtete, oder ob die Gesellschaft einzig und allein den Durchlaß über das Freiburgergebiet begehre, wie sie sich in dem Begehren vom 28. Herbstmonat 1854 ausdrückte, oder endlich, ob sie gegen Erstattung der Mehrkosten von $3\frac{1}{2}$ Millionen Franken über Freiburg bauen wolle, wie sie am 18. Christmonat 1854 sich erklärte. Ferner frage es sich, wie eigentlich die Westbahngesellschaft ein Zwangskonzessionsgesuch gegen den Kanton Freiburg stellen könne, da ihr eingestandenermaßen die finanziellen Mittel fehlen, weshalb sie sich auch an den Großen Rath von Waadt um die Ertheilung einer Zinsengarantie gewendet habe. Gegen die Begründung des Zwangskonzessionsgesuches im Einzelnen wird bemerkt: die Konvention vom 2. Christmonat 1852 konnte für den Kanton Freiburg nicht verbindlich werden, bis der Große Rath sie genehmigte, welche Genehmigung nie erfolgt sei. Uebrigens seien die andern drei Stände und die Westbahngesellschaft selbst in den spätern Verhandlungen wiederholt auf die Linie über Freiburg eingetreten und hätten sie zugegeben, wenn eine Gesellschaft zum Baue sich finde oder Freiburg die Mehrkosten trage. Die Konvention vom 2. Christmonat sei zudem namentlich vom Kanton Waadt von Anfang an außer Acht gesetzt worden. Die Ratifikation der waadtländischen Konzession durch die Bundesversammlung habe der Frage über die Richtung der Eisenbahn im Kanton Freiburg nicht vorgreifen können, da Freiburg nicht angehört worden sei.

Für die technische Möglichkeit der Linie über Freiburg wird auf das Gutachten des Herrn Egel verwiesen, dem gegenüber die Kostenberechnungen des Herrn Bignoles als eine starke Uebertreibung erscheinen.

An der Linie über Freiburg seien von den 99,890 Seelen Bevölkerung des Kantons 59,130 Seelen, also vielmehr als die Hälfte betheiligte, an der Linie über Murten nur 11,001 Seelen. 22,627 Seelen können als an beiden Linien ungefähr gleichmäßig interessiert angesehen werden. Eine Abtheilung von 7132 Seelen endlich (Bezirk Veveys) stehe bei beiden Linien außer Frage.

Das betheiligte Grundeigenthum an der Linie über Freiburg zähle nach den offiziellen Tabellen 245,078 Jucharten, im Steuerregister sammt den Gebäuden geschätzt zu Fr. 109,876,548; die Kapitalforderungen, welche die Bevölkerung an der gleichen Linie versteuert, steige auf Fr. 35,921,201 und das versteuerte Einkommen auf Fr. 515,760; der Antheil dieses Theils der Bevölkerung an der jährlichen Steuer betrage Fr. 195,222. An der Linie über Murten seien nur betheiligte 22,195 Jucharten, geschätzt sammt Gebäuden zu Fr. 21,300,967; Kapitalforderungen nur Fr. 5,178,811; versteuertes Einkommen nur Fr. 116,480; Antheil an der jährlichen Steuer nur Fr. 31,704.

Die Linie Thörishaus-Payerne-Yverdon über Murten, in ihrer Gesamtlänge von 66,40 Kilometern, zähle 29,30 Kilometer auf Freiburger-, 25 Kilometer auf Waadtländer- und 12 Kilometer auf Bernergebiet, während die Linie über Freiburg 46,76 Kilometer auf Freiburger-, 18 Kilometer auf Waadtländer- und 2 Kilometer auf Bernergebiet umfasse.

Diese Zahlen erklären, warum der Kanton Freiburg einen so hohen Werth auf die Linie über Freiburg setzen müsse. Erschöpft von den Folgen des unglückseligen Sonderbündnisses bedürfe der Kanton der Eisenbahn mitten durch's Herz, um an den wohlthätigen Wirkungen derselben allmählig sich zu erholen. Deshalb habe der Große Rath wiederholt und noch durch seinen Beschluß vom 25. Wintermonat 1854 mit einer Mehrheit von 36 gegen 9 Stimmen sich für diese Linie ausgesprochen und zudem ausdrücklich zu erkennen gegeben, daß er dafür nöthigenfalls auch zu Opfern bereit sei.

Das Zwangskonfessionsbegehren gegen Freiburg sei rechtlich nicht begründet, denn auch im Eisenbahnwesen bilde die Kantonsouveränität die Regel; der Art. 17 des schweizerischen Eisenbahngesetzes finde nicht Anwendung, weil Freiburg den Durchlaß durch seinen Kanton nicht verweigere, sondern nur eine andere Richtung verlange als die Westbahngesellschaft. Die Mehrkosten der Richtung über Freiburg seien nicht erheblich und werden durch die größere Frequenz aufgewogen. Freiburg habe nach dem gleichen Gesetze das Recht, nöthigenfalls selbst zu bauen und auf seiner Gränze an die Bahnfortsetzungen anzuschließen. Das Zwangskonfessionsbegehren sei insbesondere unter den obwaltenden finanziellen Verhältnissen der Westbahngesellschaft nicht gerechtfertigt, und sollte der Große Rath des Kantons Waadt die von ihm verlangte Zinsengarantie oder die Garantie für den Bau der Linie auf dem Gebiete des Kantons Freiburg auch erteilen, so müßte Freiburg dagegen sich verwahren, daß sein Kanton in der Eisenbahnangelegenheit in solcher Weise unter die Gewalt und die Einmischung eines Nachbarkantons gestellt werde. Der Kanton Genf habe die Eisenbahnkonfession auf seinem Gebiete auch noch nicht erteilt; und die

Ausführung des Stükes von Bern an die Freiburgergränze sei bei den bekannten finanziellen Verhältnissen der Centralbahngesellschaft ebenfalls noch nicht gesichert.

Der Schluß der hier nur in den Hauptzügen herausgehobenen Erwiderungsschrift geht dahin:

in erster Linie, es möchte in das vom Staatsrath des Kantons Waadt unterstützte Begehren der Westbahngesellschaft nicht eingetreten werden;

in zweiter Linie, es möchte dieses Begehren als mit dem Bundesstaatsrechte unverträglich und durch die obwaltenden Umstände nicht gerechtfertigt, abgewiesen werden.

17. Expertise des Herrn Wild.

Mit der vom Bundesrathe beschlossenen Prüfung des Zwangskonzeptionsbegehrens der Westbahngesellschaft beauftragte das Post- und Baudepartement den Herrn Ingenieur Wild von Zürich, der sein Gutachten am 1. Heumonath 1855 erstattete. Da die Herren Egel und Bignoles in Bezug auf die technische Beschaffenheit der in Frage stehenden Bahnlinie, und namentlich die Längen-, Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, im Wesentlichen übereinstimmen, so beschränkte sich Herr Wild vorzüglich auf die Erörterung der folgenden Punkte:

Fahrzeit der verschiedenen Linien:

Den Einfluß, welchen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse auf die Geschwindigkeit der Fahrt ausüben, in Berechnung ziehend, findet Herr Wild für die verschiedenen, von den Herren Egel und Bignoles untersuchten Linien die folgenden Fahrzeiten:

Für die Linie von Peterlingen über Wifflisburg, Murten, Büchsen, Gempnach, Wallenbuch, Gammern, Laupen, Neuenek nach Thörishaus	Stunden.	Minuten.
(Linie A von Egel)	1	41
für die Linie von Peterlingen über Montenach, Seedorf, Gumschen, Freiburg, Dürdingen, Pontels, Grenchen, Flammatt nach Thörishaus (Linie B von Egel)	1	50

Differenz zu Gunsten der Linie über Murten	—	9
--	---	---

Würde die Linie Murten von Gempnach aus über Rosshäusern statt über Laupen und Neuenek gezogen, eine Richtung, die von Bignoles ebenfalls bearbeitet, von Egel aber unberücksichtigt gelassen würde, so würden zwischen Peterlingen und Bern gegenüber der Linie über Freiburg 30 Minuten Fahrzeit gewonnen.

Anlagekosten.

Diese schlägt Herr Wild nach einer vergleichenden Würdigung der Ansätze der Herren Egel und Bignoles an, wie folgt:

Für die Linie über Freiburg (A von Egel)	Fr. 10,907,777. —
--	-------------------

Für diejenige über Murten (B von Egel)	„ 8,590,235. —
--	----------------

Differenz zu Gunsten der Linie über Murten	Fr. 2,497,532. —
--	------------------

Die hierin nicht begriffene Berechnung der vermehrten Zugkraftkosten auf der Linie Freiburg, die Herr Egel zu 5 % kapitalisirt, auf Fr. 630,000 stellt, findet Herr Wild richtig. Allein ein Uebelstand sei und bleibe eine Bahnstelle von 2 % Steigung immerhin, zumal wenn sie, wie es hier der Fall sein dürfte, auf der ganzen Linie vom Bodensee bis an den Genfersee die einzige wäre. Deshalb spricht er die Ansicht aus, es könnte durch eine etwelsche Veränderung der Richtung die Bahn mit der gewöhnlichen Zugkraft betrieben werden. Anstatt dieselbe in der Thalebene nördlich an Payerne vorbei zu ziehen, dürfe man sie nur südlich um Cugy, Fetigny und Payerne herumziehen und der nördlichen Abdachung der Hügel entlang gegen Montenaach ansteigen lassen, so wird es möglich werden, wenn auch nicht mit 10 per mille, doch mit 12 per mille den Höhenpunkt bei Seedorf zu erreichen. Allerdings werden die Baukosten dadurch vermehrt, da namentlich der Uebergang über die Broye einen viel bedeutenderen Brückenbau erfordert. Es wird auch die Länge der Bahn etwa 2 Kilometer größer werden und die Station Payerne statt in der Ebene auf der Höhe hinter der Ortschaft an der Straße nach Moudon erstellt werden müssen. Die hieraus entstehenden Mehrkosten werden indessen kaum den oben erwähnten, von Herrn Egel berechneten Betrag von Fr. 630,000 übersteigen, und bei solcher Anlage hätte kein ausnahmeweiser Betrieb mehr stattzufinden.

Die Linie von Peterlingen, Murten über *R o ß h ä u s e r n* bis Bern berechnet Herr Wild auf Fr. 9,546,735

Die beiden andern Linien, bis Bern verlängert, kämen zu stehen :

A. über Murten, Laupen, Thörishaus	Fr. 8,590,245	
dazu Thörishaus-Bern	" 1,354,156	
	<hr/>	Fr. 9,944,401
B. über Freiburg	Fr. 10,907,777	
Thörishaus-Bern	" 1,354,156	
Zulage wegen der 2, % Steigung	" 630,000	
	<hr/>	Fr. 12,891,933

„Somit kostet, sagt Herr Wild, „die Linie über Murten und *R o ß h ä u s e r n* Fr. 397,666 weniger als diejenige über Murten, Laupen, Neuenek, Thörishaus, und Fr. 3,345,198 weniger als diejenige über Freiburg; und da sämtliche Kostenanschläge auf gleichen Grundlagen beruhen, so werden, selbst wenn die Totalsummen noch manche Unsicherheit enthalten, diese Unterschiede doch nicht sehr von der Wahrheit abweichen.“

Rentabilität.

Zur Berechnung derselben legt Herr Wild die statistischen Nachweisungen zu Grunde, welche dem Gutachten des Herrn Egel beige druckt sind und von den freiburgischen Behörden geliefert wurden. Er modifizirt jedoch die darauf gebauten Folgerungen erheblich, indem darin dem Lokalverkehr

von Freiburg zu viel Rechnung getragen sei, und gelangt am Plaze derselben zu folgenden Ergebnissen:

Rente der Linie Peterlingen-Murten-Rosshäusern-Bern . . .	4,92%
" " " " " Laupen-Thörishaus-Bern . . .	5,28%
" " " " " Freiburg-Thörishaus-Bern . . .	5,48%

Am Schlusse resümiert Herr Wild sein Gutachten dahin:

„Vom technischen Standpunkte aus wäre das Projekt Payerne-Murten-Rosshäusern-Bern unbedingt das empfehlenswertheste, da dasselbe die kürzeste Linie bildet, die kleinste Fahrzeit und das geringste Baukapital erfordern würde.“

„In finanzieller Beziehung hingegen zeigt sich das Projekt Payerne, Seedorf-Freiburg, Thörishaus-Bern als das rentabelste.“

„Das Projekt Payerne, Murten, Laupen, Thörishaus, Bern aber hält zwischen beiden so eben angeführten Projekten die Mitte sowol in technischer als in ökonomischer Beziehung.“

18. Aufschiebender Entscheid des Bundesrathes.

Nachdem obiger Bericht dem Bundesrathe vorgelegt ward, beschloß derselbe unterm 10. Heumonate die Begutachtung und Vorlegung der Angelegenheit an die Bundesversammlung für einstweilen zu verschieben, inzwischen aber den Expertenbericht drucken zu lassen und den theilhabenden Kantonen, so wie den Mitgliedern der Bundesversammlung auszutheilen. Zu der Verschiebung der Frage bestimmte ihn die Betrachtung, daß bei den mißlichen finanziellen Verhältnissen der Westbahngesellschaft diese letztere selbst keine Garantie für die wirkliche Ausführung der Linie Yverdon-Murten-Laupen darbiete; deßhalb sei der Entscheid des Großen Rathes des Kantons Waadt über die vom dortigen Staatsrathe beantragte Zinsengarantie für die Westbahn abzuwarten, ein Entscheid, der bereits wiederholt verschoben worden war. Ohne diese Zinsengarantie sei die Westbahngesellschaft als zu wenig konsolidirt zu betrachten, um eine Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg zu rechtfertigen.

19. Frage der Fristerneuerung für die Westbahngesellschaft.

Während bisher wesentlich nur die Konzessionsfrage im Kanton Freiburg Gegenstand des Konfliktes und der ergangenen Verhandlungen und Akten war, kam im Heumonate 1855 eine neue Streitfrage hinzu.

Der Staatsrath von Genf stellte durch Zuschrift vom 21. Heumonate an den Bundesrath das Gesuch, es möchte von der Bundesversammlung ein Beschluß veranlaßt werden, wodurch der Bundesrath ermächtigt würde, eine Konzession zu genehmigen, welche vom Kanton Genf für die Fortsetzung der Bahn von Bern nach Genf auf seinem Gebiete eventuell erteilt werde. Dieses Begehren sei durch Vorschläge veranlaßt, welche die Herren Bartholony nebst andern Schweizerbürgern für den Bau der Bahn auf Genfergebiet dem Staatsrathe machten und worüber die Unterhandlungen abschweben. Bartholony habe auch bei dem Kanton Freiburg ähnliche

Anträge gestellt, die dort gut aufgenommen worden seien, so daß Hoffnung vorhanden sei, die Linie Genf-Bern in ihrer Gesamtheit endlich ausgeführt zu sehen. Unter diesen Umständen würde der Staatsrath mit Bedauern sehen, wenn der Westbahngesellschaft die Frist, binnen welcher sie ihre Verpflichtungen auf der Strecke Morges-Genf und Yverdon-Bern erfüllen sollte, und die mit dem 30. Brachmonat lezthin abgelaufen sei, verlängert würde, indem diese Gesellschaft im Besitze einer Konzession bliebe, die sie nicht im Stande sei auszuführen; deshalb wolle der Bundesrath jeden Entscheid über eine solche Verlängerung verschicken.

Der erste Theil dieses Gesuches fand seine Erledigung durch den Beschluß der Bundesversammlung vom 25. Heumonat 1855, welcher auf eine in den Räthen selbst gefallene Motion hin gefaßt ward und dahin ging, den Bundesrath im Allgemeinen zu ermächtigen, Eisenbahnkonzessionen, die bis zur nächsten Session einlangen, zu genehmigen, sofern dagegen keine Opposition von einem Kantone vorliegt und die Entscheidung dringend ist. (Eisenbahnaktenammlung, Theil III, Seite 113.)

Dem zweiten Theil des Gesuches schloß sich eine Zuschrift des Staatsraths von Freiburg vom 27. Heumonat an, worin gegen eine Verlängerung der Frist an die Westbahngesellschaft ohne Einwilligung aller theiligen Regierungen ebenfalls Einsprache erhoben und zur Begründung dessen darauf aufmerksam gemacht wird, es habe die Westbahngesellschaft seit der lezten Fristertheilung keine einzige Maßregel zur Ausführung des Baues ergriffen; ihre finanziellen Verhältnisse hätten sich nicht gebessert und überdies stehe der Kanton Freiburg bereits in Unterhandlung mit einer andern Gesellschaft, welche die Bahn auf seinem Gebiete zu bauen Willens sei.

Um dieselbe Zeit, am 26. Heumonat, wandte sich der Staatsrath von Waadt an den Bundesrath mit der Anfrage, ob die Genehmigung des Bundes für die Eisenbahnkonzession an die Westbahngesellschaft für die Strecken auf waadtländischem Gebiete wirklich als erloschen zu betrachten sei oder noch in Kraft bestehe? Er erkläre von vorn herein, daß er die Konzession und deren Genehmigung durch den Bund als in voller Rechtskraft betrachte; denn wenn auch die Gesellschaft die Erdarbeiten nicht begonnen habe, so liege die Schuld nicht an ihr, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es seien bereits die Pläne für 5 Kilometer in der Richtung von Morges nach Genf und 5 Kilometer in der Richtung von Yverdon nach Bern dem Staatsrathe von Waadt zur Genehmigung vorgelegt worden; derselbe habe jedoch noch nicht Zeit gefunden, diese Vorlagen zu prüfen, weshalb die Gesellschaft nicht habe Hand ans Werk legen können.

2. Es seien die Anstände mit dem Kanton Freiburg noch nicht beseitigt, und der Bahnbau könne daher in der Richtung von Yverdon nach dem Kanton Freiburg nicht wol begonnen werden, ohne daß das Tracé durch den Kanton Freiburg festgestellt sei.

3. Der Kredit der Westbahngesellschaft sei namentlich durch die Prozesse mit dem ersten Unternehmer geschwächt und dadurch die Beibringung der nöthigen Geldkräfte erschwert worden; da nun dieser Unternehmer

zum Schadenersatz verurtheilt ward, sei ein Hauptgrund beseitigt, warum die Garantiefrage von Waadt noch nicht in entsprechendem Sinne erledigt worden sei.

Der Bundesrath wolle übrigens dem Staatsrathe seine Ansicht in der Sache mittheilen und ihm sagen, ob es allfällig nöthig sei, daß die Gesellschaft bei ersterer Behörde eine Verlängerung der Frist auswirke, die ihr durch bundesrätlichen Beschluß vom 8. Jänner 1855 bestimmt worden. Wenn dieß gegen Erwarten nöthig sein sollte, so werde der Staatsrath sich beeilen, die dazu nöthigen Formalitäten zu erfüllen.

Durch Zuschrift vom 2. August erwiderte der Bundesrath dem Staatsrathe von Waadt, der Art. 3 des Bundesgenehmigungsbeschlusses der Westbahnkonzession vom 4. August 1853, in Verbindung mit dem Fristverlängerungsbeschlusse des Bundesrathes vom 8. Jänner 1855, schreibe einfach und unbedingt vor, daß die Erdarbeiten auf der Linie Morges-Genf und Yverdon-Bern bis zum 30. Brachmonat 1855, in Angriff genommen und binnen gleicher Zeit auch der Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortsetzung des Baues geleistet werden solle. Da diesen Vorschriften bis zum 30. Brachmonat 1855 nicht Folge gegeben wurde, so müsse der Bundesrath die Konzessionsgenehmigung als erloschen betrachten; die bloße Eingabe von Ausführungsplänen bei dem Staatsrathe könne nicht als Beginn der Erdarbeiten angesehen werden, so wenig als der Gewinn eines Prozesses gegen den ersten Unternehmer den Ausweis über die Mittel zur Ausführung des Baues ersetzen könne. Gleichzeitig machte der Bundesrath dem Staatsrathe von Waadt Mittheilung von den eingelangten Oppositionen von Genf und Freiburg, so daß es bei dieser Sachlage außer seiner Kompetenz liege, eine Fristverlängerung oder Erneuerung der Bundesgenehmigung von sich aus zu gestatten und eine solche nur von der Bundesversammlung ausgehen könne.

Der Staatsrath von Waadt begnügte sich mit dieser Entscheidung nicht, sondern setzte in einer Zuschrift an den Bundesrath vom 4. Herbstmonat die Verhältnisse noch einmal ausführlich aus einander und machte dießmal geltend, die Erdarbeiten seien doch zu rechter Zeit begonnen worden; auch deutete er darauf hin, daß die Westbahngesellschaft nunmehr eine der schweizerischen Gesellschaften sei, die ihr Baukapital am besten gesichert habe. Der Bundesrath beharrte jedoch in einer einläßlichen Erwidern vom 14. Herbstmonat auf seiner frühern Entscheidung, gab indessen zugleich die Absicht kund, daß, um die in der Westbahnangelegenheit obwaltenden Konflikte überhaupt einer beförderlichen Lösung entgegen zu führen, er eine Konferenz der betheiligten Stände veranlassen, und wenn diese zu keiner gütlichen Verständigung führe, auf eine außerordentliche Einberufung der Bundesversammlung Bedacht nehmen werde.

20. Konzession des Kantons Genf an Bartholony u. Comp., und Einsprache dagegen von Waadt.

Inzwischen kam nämlich in der Westbahnfrage ein dritter Konflikt hinzu. Der Staatsrath von Genf übermittelte dem Bundesrathe unterm

14. August 1855 eine Konvention, die zwischen ihm und den Herren Bartholony, General Dufour, Kohler und Ador abgeschlossen ward und eine Konzession der Eisenbahn in der Richtung gegen Morges auf dem Gebiete des Kantons Genf, inbegriffen die Gemeinde Celigny, zum Gegenstande hatte. Das Cahier des charges sei in der Ausarbeitung begriffen und werde nachgesandt werden, damit dann die Angelegenheit den eidg. Behörden zur Genehmigung unterstellt werde.

Sobald diese Konzession im Großen Rathe von Genf ratifizirt ward, schrieb der Staatsrath von Waadt an den Bundesrath am 3. September, daß die Gesellschaft, welcher diese Konzession ertheilt ward, notorisch keine andere als die Lyon-Genfer-Bahngesellschaft sei und in der Ueberzeugung, daß in Folge dieser Konzession für die schnelle Ausführung der Linie Genf-Bern Schwierigkeiten hervorgerufen werden, sei es zwischen den beiden Gesellschaften, sei es zwischen den Kantonen Waadt und Genf, und daß überdies die Bundesversammlung zu prüfen habe, ob durch die Konzession nicht die militärischen Interessen der Schweiz gefährdet seien, mache der Staatsrath von Waadt von der Befugniß des Bundesbeschlusses vom 25. Juli 1855 Gebrauch, und erhebe gegen die Genehmigung dieser Konzession durch den Bundesrath Einsprache.

21. Konzessionsbewerbung der Herren Bartholony und Komp. bei Waadt und Freiburg.

Auf die Konzession hin, welche die Herren Bartholony u. Komp. in Genf erhielten, thaten dieselben auch Schritte bei den Regierungen von Waadt und Freiburg, um die Konzession für die Fortsetzung dieser Linie von der Genfergränze bis Morges und von da aus über Lausanne und Freiburg nach Bern zu gelangen. Dabei waltete der Gedanke vor, daß auf der andern Seite die Linie Morges-Yverdon ihre Fortsetzung über Neuenburg und Biel erhalten solle, um hier an die bereits im Bau begriffene Linie der Zentralbahn Biel-Solothurn-Herzogenbuchsee anzuschließen. Der Staatsrath von Freiburg trat mit den Konzessionsbewerbern in ernstliche Unterhandlungen ein; derjenige von Waadt dagegen nahm die Bewerbung ungünstig auf und erklärte namentlich, gegen die Westbahngesellschaft bereits gebunden zu sein, in Folge dessen die Herren Bartholony und Komp. bei Anlaß der Konferenz vom 1. Oktober (sub litt. 23 hienach) ihre Bewerbung auch bei Freiburg zurückzogen.

22. Die Verträge mit dem Crédit mobilier.

Die Westbahngesellschaft hatte unterdessen mit dem Crédit mobilier und den Herren Emil und Isaaq Péreire in Paris einen Vertrag abgeschlossen, der sie in eine ganz andere finanzielle Lage brachte. In dem exposé, welches den Vertragsbestimmungen vorausgeschickt wird, wird gesagt: das Gesellschaftskapital der schweizerischen Westbahngesellschaft betrage dermal 30 Millionen Franken in 60,000 Aktien, wovon nur 16,250 Aktien ausgegeben und ganz einbezahlt wurden. Außerdem habe

die Gesellschaft ein Anleihen von 2 Millionen und überdieß noch andere Fr. 1,200,000 aufgenommen, von welch' letzterer Summe sie jedoch bis jetzt nur Fr. 600,000 erhoben habe. Das durch die Aktien und Anleihen aufgebrachte Kapital sei vollständig verwendet worden an die Bahn von Morges nach Yverdon, mit der Zweigbahn auf Lausanne und auf die nöthigen Vorschüsse für die folgende Konzession. Die Gesellschaft habe überdieß die Konzession für die Fortsetzung von Morges an die Gränze des Kantons Genf, und von Yverdon an die Gränze des Kantons Bern erhalten, und um sich die Mittel zur Ausführung dieser neuen Linien zu sichern, bezwecke sie die 43,750 Aktien auszugeben, die ihr noch verblieben. Auf diese Auseinandersetzung hin folgen dann die Vertragsartikel, wonach der Crédit mobilier und die Herren Péreire diese Aktienzahl zu dem Gesamtpreise von Fr. 17,500,000 übernimmt, unter den Bedingungen, die in dem Vertrage des Nähern ausgeführt sind, auf die hierseitige Frage aber von keinem weitem Einflusse sind. Der Abschluß des Vertrags datirt von Paris den 25. Juli.

Einen ähnlichen Vertrag schloß die Direktion der schweizerischen Zentralbahn mit der Gesellschaft des Crédit mobilier und Em. Péreire, Bankier zu Paris, am 10. September 1855 ab, wonach diese 30,000 Aktien der Zentralbahn zu dem Gesamtpreise von Fr. 13,800,000 übernehmen.

An diese beiden Verträge knüpfte sich eine in Paris abgeschlossene Konvention zwischen dem Abgeordneten der Zentralbahn (Herrn Speiser) und dem Bevollmächtigten der Westbahngesellschaft (Herrn Em. Péreire) zum gemeinschaftlichen Bau und Betriebe der Linie auf Freiburgergebiet zwischen Laupen und Pfauen, d. d. 10. September 1855.

23. Konferenz vom 1. Oktober 1855.

Da die finanzielle Lage der Zentral- und Westbahngesellschaft in Folge der Verträge mit dem Crédit mobilier sicher gestellt wurde, so ward die Entscheidung der obwaltenden Konflikte zum praktischen Bedürfnisse. Der schon an die Regierung von Waadt geäußerten Absicht gemäß, berief deshalb der Bundesrath eine Konferenz der an den Westbahnkonflikten direkt oder indirekt beteiligten Kantone, Gesellschaften und Konzessionäre auf den 1. Oktober 1855 nach Bern, um eine Verständigung zu versuchen. Die Konferenz wurde von allen Seiten besucht; allein da die Vertretung von Waadt von vorn herein auf der Linie über Murten und diejenige von Freiburg eben so entschieden auf derjenigen über Freiburg festhalten zu wollen erklärte, so war eine Verständigung in der Hauptfrage nicht möglich. Bezüglich auf das weitere Vorgehen wurde von allen Vertretern übereinstimmend die Ansicht in das Protokoll niedergelegt, daß der Bundesrath den beteiligten Kantonen noch eine letzte Frist von einigen Wochen anseze, um sich entweder zu verständigen, oder aber ihre letzten Eingaben behufs der Einberufung der Bundesversammlung zu machen.

24. Weitere Eingaben der Kantone.

Dem lezt ausgesprochenen Wunsche gemäß setzte der Bundesrath den an der Frage direkt theilnehmenden Kantonen Bern, Freiburg, Waadt und Genf eine Frist bis zum 10. November, um in den obwaltenden Konflikten entweder eine Verständigung zu Stande zu bringen, oder aber ihre lezten Eingaben behufs der Vorbereitung eines Antrages an die Bundesversammlung zu machen.

Es langten daraufhin folgende Aktenstücke ein:

a. Vom Staatsrath des Kantons Waadt:

Eine Denkschrift an die Bundesversammlung, die das Datum vom 29. Juni 1855 trägt, aber erst im Laufe des Monats November in gedruckten Exemplaren zur Kenntniß des Bundesrathes gelangt ist. Darin setzt der Staatsrath den Gang der bisherigen Verhandlungen, so wie die technischen Resultate der ergangenen Expertisen der Herren Ghel und Bignoles aus einander und beruft sich für die von ihm befürwortete Entscheidung für die Linie über Murten vorzüglich auf Folgendes:

1) die Konvention vom 2. Dezember 1852, bei welcher Freiburg diese Linie genehmigt habe;

2) die Ratifikation der Konzession der Westbahngesellschaft durch die Bundesversammlung vom 4. August 1853, wodurch die Linie über Murten eo ipso gutgeheißen worden sei;

3) auf die technischen und finanziellen Schwierigkeiten der Linie über Freiburg, für deren Ausführung keine Aussichten vorhanden seien. In letzterer Beziehung wird namentlich gefragt: welche Garantie der Kanton und die Stadt Freiburg für diese Linie darbieten? Der Kanton stelle keine Gesellschaft, welche sich damit beladen wolle, und er (der Staatsrath von Waadt) erkläre zuversichtlich, daß bei den vorliegenden Studien der Herren Ghel und Bignoles, Freiburg keine solche Gesellschaft finden werde. „Ob denn dieser Kanton irgend welche Vortheile einer Gesellschaft anbiete, ob er Verpflichtungen zusage? Nein! er thut nichts, er anbietet nichts, er beschränkt sich darauf, hartnäckig jede andere Bahnrichtung als diejenige über Freiburg zu verweigern.“

Der Staatsrath von Waadt, so schließt die Denkschrift, erwarte deshalb mit Vertrauen die Entscheidung der Bundesversammlung.

Die gleiche Behörde sandte nach der Konferenz vom 1. Oktober eine weitere Zuschrift, d. d. 30. Oktober, ein, die jedoch wesentlich nichts Neues enthält. Nur wird darin die Ansicht wiederholt, daß den Bau über Freiburg jedenfalls Niemand übernehmen werde und zum ersten Male ausdrücklich der Gedanke geäußert, daß Waadt der Linie über Freiburg sich nicht widersetze, wenn zugleich die Linie über Murten bewilligt werde, wofür als Grund namentlich angeführt wird, daß die Westbahngesellschaft jetzt vollkommen im Stande sei, ihre diesfälligen Verpflichtungen zu erfüllen.

Veranlaßt durch die neuesten Eisenbahndekrete des Großen Rathes von Freiburg, richtete der Staatsrath von Waadt am 26. November

eine letzte Zuschrift an den Bundesrath, worin vorzüglich dem Gedanken das Wort geredet wird, es möchten von der Bundesversammlung einfach beide Linien konzessirt werden, und Waadt ziehe seine Opposition gegen die Linie über Freiburg zurück und werde den Anschluß dieser bei Payerne gestatten, wenn umgekehrt Freiburg auch der Linie über Murten kein Hinderniß mehr entgegensetze. Damit die Frage endlich gelöst werde, möchte übrigens so schnell wie möglich die Bundesversammlung zusammen berufen werden.

b. Vom Staatsrathe von Freiburg:

Eine Denkschrift vom 7. November 1855, worin insbesondere die rechtliche Seite der Frage erörtert und dahin geschlossen wird: a. Es sei in das Zwangskonzessionsbegehren der Westbahngesellschaft nicht einzutreten, weil die Bundesgenehmigung für ihre Konzession auf waadtländischem Gebiete erloschen und diese deshalb vor Allem zu erneuern sei. Gegen die Erneuerung opponire Freiburg zum voraus. b. Es sei in das Begehren ferner nicht einzutreten, weil, bevor zu der äußersten Maßregel des Zwanges geschritten werde, dem Kanton Freiburg wenigstens noch eine fatale Frist zu gewähren sei, um entweder die Linie über Freiburg selbst auszuführen, oder der Westbahngesellschaft die Mehrkosten derselben zu vergüten.

c. Es sei das Begehren abzuweisen, weil gegen Freiburg die Voraussetzungen des Art. 17 des schweizerischen Eisenbahngesetzes nicht vorliegen, indem das Recht, die Richtung einer Eisenbahn — unter Ausschluß jeder andern — zu bestimmen, in dem den Kantonen überlassenen Konzessionsrechte mitbegriffen sei, und Freiburg also desselben nicht beraubt werden könne.

Diese Denkschrift begleitete der Staatsrath von Freiburg mit einem Schreiben vom nämlichen Tage, worin er vorläufige Mittheilung von einem Dekretsentwurfe macht, den er in Beziehung auf den Bau der Eisenbahn im Kanton Freiburg dem Großen Rathe vorzulegen beschloffen habe. Bei den Anträgen, die er darin stelle, erscheine es ihm überflüssig, auf die statistischen Nachweisungen des Komite von Murten einzutreten, in Betreff deren der Bundesrath einen Bericht verlangt habe. Da die Frage nach der Rentabilität der Bahn vom Standpunkte Dritter aus von dem Augenblicke an wenig Bedeutung mehr habe, wo der Staat selbst für die Ausführung des Baues sich erkläre. Das Komite von Murten sei zu andern Resultaten gelangt, weil es die an der Linie theilhaftigen bernischen und waadtländischen Ortschaften mit in Berechnung gezogen habe, während in den vergleichenden Nachweisungen des Staatsrathes nur die an den beiden Linien theilhaftige freiburgische Bevölkerung begriffen sei.

d. Vom Staatsrathe des Kantons Genf:

Eine Denkschrift vom 8. Nov., worin ebenfalls eine historische Darstellung der Verhältnisse, insbesondere der Verhandlungen zwischen den Kantonen und derjenigen mit der Westbahngesellschaft gegeben wird. Auch bei der jetzigen finanziellen Lage sei die Westbahngesellschaft nicht im Stande, die Fort-

sezungen von Morges-Genf und von Yverdon an die Bernergränze auszuführen. Ihr durch Aktien und Anleihen aufgebrachtcs Kapital betrage nur Fr. 27,625,000, wovon für die Linie Morges-Lausanne-Yverdon verwendet wurden oder noch zu verwenden seien Fr. 11,625,000, so daß nur Fr. 16,000,000 übrig bleiben, mit welcher Summe unmöglich die 65 Kilometer zwischen Morges-Genf und Yverdon-Bernergränze ausgeführt werden können. Deshalb sei eine Verlängerung oder Erneuerung der Konzession an die Westbahngesellschaft für die Linie Morges-Genfergränze in keinem Falle gerechtfertigt. Genf bedauert, daß der Staatsrath von Waadt das Anerbieten der Herren Bartholony und Komp. nicht günstiger aufgenommen habe, indem dadurch den waadtländischen Interessen neben denjenigen von Freiburg, Genf und Bern Rechnung getragen ward. Endlich findet er die von Waadt erhobene Opposition gegen die auf Genfergebiet ertheilte Konzession an die Herren Bartholony und Komp. unbegründet und schließt dahin, daß dieser Konzession die Genehmigung der Bundesversammlung ertheilt werden möchte.

Auf Reklamation des Bundesrathes hin machte der Staatsrath von Genf am 8. November nachträglich amtliche Mittheilung von der Genehmigung der Konzession an Bartholony und Komp. durch den Großen Rath und von dem mit den Konzessionären festgestellten Cahier des charges.

25. Eisenbahndekret des Großen Rathes von Freiburg, vom 27. November 1855.

Der Gang, den die Verhandlungen in der neuern Zeit nehmen, drängte immer stärker auf eine Entscheidung der Eisenbahnfrage im Kanton Freiburg. Wie bereits erwähnt ist, machte der Staatsrath von Freiburg dem Bundesrathe schon am 7. November Mittheilung von einem Dekrets-entwurfe, betreffend die Erbauung der Eisenbahn im Kanton Freiburg, den er dem dortigen Großen Rathe vorlegen werde. In der That erließ dann auch der Große Rath des Kantons Freiburg unterm 27. November, auf einen ausführlichen Bericht des Staatsrathes hin, ein Dekret, das wesentlich folgende Grundsätze enthält.

Die Erstellung der Eisenbahn von Bern nach Genf, so weit sie über freiburgisches Gebiet führt, wird als Unternehmen des gemeinen Besten erklärt. Der Staat übernimmt die Ausführung der Linie in der Richtung von Thörisshaus-Freiburg-Payerne-Estavayer-Yverdon. Keine andere Eisenbahn in der Richtung von Thörisshaus-Payerne wird auf freiburgischem Gebiete bewilligt. Die Mittel zum Baue, die zu 9 Millionen Franken veranschlagt sind, werden durch Aktien und Obligationen aufgebracht, unter spezieller Garantie der Eisenbahn und ihrem Werthe. Der Staat führt die allgemeine Aufsicht und Leitung des Unternehmens und wird sich mit einem Kapital in Aktien theilhaben, das nicht unter 2 Millionen und nicht über 3 Millionen Franken betragen wird. Der finanzielle und ökonomische Theil des Unternehmens wird von der Gesellschaft der Aktionäre verwaltet. Sobald die Aktienunterzeichnungen 5 Millionen Franken er-

reicht haben, werden sich die Aktionäre als definitive Gesellschaft konstituiren, worüber einige leitende Grundsätze in das Dekret selbst aufgenommen sind. Der aufzustellende Administrationsrath wird die Gesellschaftsstatuten entwerfen und sie der Generalversammlung der Aktionäre und dem Staatsrath zur Genehmigung vorlegen. Der Staatsrath wird ermächtigt, alle nähern Bestimmungen, welche die Kompetenz des Staates berühren, wie Genehmigung des Tracé und der Pläne u. u. zu erlassen, welche Bestimmungen den bis jetzt erlassenen schweizerischen Konzessionen analog sein sollen. Der Staatsrath bestimmt auch den Tarif in analoger Weise mit den Tarifen der andern schweizerischen Konzessionen. Die Arbeiten sollen bis zum 1. Juli 1856 begonnen und spätestens bis zum 1. Juli 1861 vollendet werden. Dem Staatsrath wird zu den nöthigen Ergänzungstudien und zu den Vorbereitungen für die Vollziehung ein Kredit von Fr. 50,000 bewilligt. Er ist ermächtigt, die Bahnstrecke auf freiburgischem Gebiete zwischen Payerne und Yverdon an eine andere Gesellschaft zu cediren.

Der Staatsrath von Freiburg begleitete dieses Dekret mit Schreiben vom 30. November amtlich an den Bundesrath ein, die Erwartung aussprechend, es werden die Rechte des Kantons Freiburg, die durch dieses Dekret inner den Schranken des schweiz. Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852 in Anspruch genommen werden, geachtet.

26. Gemeinschaftliches Konzessionsbegehren der Zentral- und Westbahn bei Freiburg, vom 24. November 1855.

Mit Schreiben vom 24. November 1855 zeigten die Direktionen der Zentral- und Westbahn dem Bundesrath an, daß in Folge eines zwischen den beiden Gesellschaften geschlossenen Vertrages vom 10. September 1855 dieselben sich verständigt haben, auf der Linie zwischen Yverdon und Bern die einzig als ausführbar erkannte Richtung über Pfauen, Murten und Laupen auszuwählen und die Strecke auf Freiburger Gebiet zwischen Pfauen und Laupen gemeinschaftlich zu bauen und zu exploitiren. Deshalb richteten sie am nämlichen Tage ein dahin gehendes Konzessionsgesuch an die Regierung von Freiburg, worin sie sich solidarisch verpflichteten, die Bahn nach den in der Konzession festzusetzenden Bedingungen auszuführen. Die Westbahngesellschaft richtete für sich allein ein Konzessionsgesuch an Freiburg für die Strecke auf freiburgischem Gebiete zwischen Yverdon und Payerne. Zugleich erklärten die beiden Gesellschaften, daß sie im Stande seien, die Bahn auszuführen, sobald die kompetenten Behörden die Konzession erteilt haben werden.

Sowol in dem gemeinschaftlichen Begehren für die Strecke zwischen Pfauen und Laupen, als in demjenigen der Westbahngesellschaft für die Strecke zwischen Yverdon und Pfauen wird die Einräumung derjenigen Konzessionsbedingungen verlangt, welche der Kanton Bern in seiner Konzession an die Zentralbahn vom 24. Wintermonat 1852 gewährt hat. Zugleich zieht die Westbahngesellschaft ihre frühern Konzessionsgesuche bei der Regierung von Freiburg förmlich zurück.

Der Bundesrath lud die Regierung von Freiburg durch Zuschrift vom 30. Wintermonat ein, über diese neuen Konzessionsbegehren mit Beförderung sich auszusprechen, und ihn von dem Bescheide in Kenntniß zu setzen, welchen er darauf ertheile. Der Staatsrath von Freiburg, diesem Ansuchen entsprechend, machte dem Bundesrathe bereits am 3. Christmonat abschriftliche Mittheilung von den auf die beiden Begehren ertheilten Antworten. Das gemeinschaftliche Konzessionsbegehren für die Strecke zwischen Pfauen und Laupen wies der Staatsrath einfach von der Hand, mit Berufung auf das großrätliche Dekret vom 27. Wintermonat; auf das zweite Begehren (für die Strecke zwischen Yverdon und Payerne) antwortete er, daß er bereit sei, für diese Konzession in Unterhandlung zu treten, unter der Bedingung, daß für die übrige Linie die Richtung über Freiburg, unter Ausschluß jeder Parallellinie, zugesagt werde.

Mit Zuschriften vom 11. Christmonat wenden sich endlich die beiden Gesellschaften an den Bundesrath, worin sie für ihre Konzessionsbegehren gegen den Kanton Freiburg die Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852 verlangen.

27. Zu entscheidende Fragen.

Bei dieser Altklage, die wir so getreu und vollständig wie möglich darzustellen uns bemüht haben, stellen sich folgende Fragen zur Entscheidung dar:

- A. Wie soll die Konzessionsfrage im Kanton Freiburg gelöst werden? Ist die Bundesgenehmigung beider Linien über Freiburg und Murten gleichzeitig zu ertheilen, oder nur für die eine oder die andere?
- B. Ist der Westbahngesellschaft die Bundesgenehmigung für die Konzession auf waadtländischem Gebiete zu erneuern?
- C. Ist der Konzession des Kantons Genf an die Herren Bartholony und Comp. die Bundesgenehmigung zu ertheilen, und unter welchen Bedingungen?

II. Erwägungen.

A. Frage der Konzessionsertheilung durch den Kanton Freiburg.

Wir beginnen mit der Untersuchung dieser Frage, weil sie den hauptsächlichsten Inhalt des Streitgegenstandes bildet und weil von ihrer Lösung theilweise die der übrigen Schwierigkeiten abhängt.

Vor Allem scheint es unerläßlich, die Kompetenz des Bundes und die der Kantone in Eisenbahnsachen genau zu bestimmen. Maßgebend ist das Bundesgesetz vom 28. Heumonat 1852 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Nach demselben ist der Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen. Die Konzessionen an Privaten oder an Gesellschaften für die Erbauung von Eisenbahnen werden von den Kantonen ertheilt; sie unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes. Diese Genehmigung muß ertheilt werden, wenn das beabsichtigte Unternehmen vom

Standpunkte der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft keine Gefahr darbietet. Die einzigen Vorbehalte sind die, welche die durch die Art. 8 und 14 des erwähnten Gesetzes dem Bunde gewährleisteten Rechte betreffen.

In Gemäßheit dieser Grundsätze hat der Bund in der Regel nicht die Gewalt, um einem Kantone zu befehlen, Bahnlinien auf seinem Gebiete zu erstellen oder zu konzediren; er kann es ihm aber auch nicht verbieten, so weit die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft nicht gefährdet sind. Der Bund kann in der Regel auch keine verbindlichen Vorschriften erlassen über die Richtung einer Linie, die Lokalitäten, welche sie berühren soll, eben so wenig als über die Tarife. Einwendungen oder Streitigkeiten, welche sich in dieser Beziehung im Innern der Kantone erheben sollten, fallen in den Geschäftskreis der kompetenten kantonalen Behörden und beschlagen den Bund nicht.

Der Art. 17 des Eisenbahngesetzes stellt indessen eine sehr bedeutende Ausnahme von dieser Regel auf. Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegenden Bahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung dieser Linie zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße 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. Der offenbare Sinn dieser Vorschrift ist der, die Hindernisse zu überwinden, welche eine unbeschränkte Kantonsouveränität gegen die Erstellung, so wie gegen den Betrieb einer im allgemeinen Interesse liegenden Bahnlinie erheben könnte. Die Erfahrungen, welche auf diesem Gebiete der Einführung der neuen Bundeseinrichtungen vorangegangen sind und Streitigkeiten derselben Art, welche bei der Berathung über die Eisenbahnfrage im Jahre 1852 sich beinahe erhoben hätten, sind ein hinreichender Grund für die Aufstellung dieser Bestimmung im Gesetz gewesen.

Wenn man nun zu dem in Frage liegenden Falle übergeht, so ersieht man, daß es sich um eine Eisenbahn handelt, welche unter Durchschneidung eines Theiles des freiburgischen Gebietes von Genf nach Bern führt, und es ist wohl Niemand, der nicht anerkennt, daß es sich um eine Unternehmung handelt, bei der, wenn auch nicht die ganze Eidgenossenschaft, doch ein großer Theil derselben betheilt ist, und daß daher eine der hauptsächlichsten Bedingungen besteht, um die Dazwischenkunft des Bundes in Anwendung des Art. 17 des mehrerwähnten Eisenbahngesetzes zu begründen. Wenn sich der Kanton Freiburg darauf beschränken würde, ganz einfach die Konzession auf seinem Gebiete für die Erstellung einer Verbindungslinie zwischen der Ost- und Westschweiz zu verweigern, so wäre noch eine andere im Art. 17 vorgesehene Bedingung vorhanden, welche den Entscheid der Streitfrage, um die es sich handelt, um vieles erleichtern würde. Allein der Widerstand Freiburgs besteht nicht unter dieser Gestalt. Mit der Verweigerung der Konzession für den Bau einer Linie in der Richtung von Yverdon nach Bern über Murten und Laupen verlangt Frei-

burg, daß die Bahngesellschaften einem andern Tracé in der Richtung seiner Hauptstadt folgen. Die Gesellschaften ihrerseits weigern sich, einer Richtung zu folgen, welche Freiburg ihnen auferlegen möchte, und die Regierung des Kantons Waadt, der sein Gebiet hergeben müßte, um die Linie über Freiburg zu erstellen, spricht die Verweigerung der Konzession aus. So liegt der Streitgegenstand. Die Frage kann daher unter dieser Form gestellt werden :

„Welcher der beiden vorliegenden Richtungen soll der Bund, indem er kraft des Art. 17 des Eisenbahngesetzes intervenirt, den Vorzug geben? oder

„Welcher der beiden Linien soll die Zwangskonzession für die Theile des Kantonsgebietes, über die man den Durchgang verweigert, ertheilt werden?“

Die nachstehenden Erwägungen erscheinen in der Untersuchung dieser Frage als entscheidend.

Die Richtung von Yverdon nach Bern über Peterlingen, Wifflißburg, Murten und Laupen ist die natürlichste, die leichteste, die am wenigsten kostspielige, und hat gegen die andere noch vom technischen und finanziellen Standpunkte aus den Vorzug.

Und in der That, nachdem die Linie das Plateau, welches Stäffis umgibt, durchzogen hat, bewegt sie sich in einem ebenen und bequemen Thale, wo seit unvordenklichen Zeiten eine Straße bestanden hat, die wegen ihrer starken Benutzung für den Transport von Personen und Waaren zu den vorzüglichsten der Schweiz gehörte. Durch dieses Thal, welches für die Aufnahme einer Eisenbahn so günstig gelegen ist, zieht sich die Linie des Herrn Stephenson, von der die Kantone in gegenseitiger Uebereinstimmung eine Abweichung zugegeben haben, indem sie einwilligten, von Murten an die Linie über Bern zu ziehen, und sie von da in das Innere zu führen.

Im Durchzug durch dieses Thal begegnet man keinen Schwierigkeiten der Ausführung; auf der andern Seite aber finden sich solche in großer Zahl auf dem Tracé über Freiburg.

Es sind verschiedene vergleichende Studien über diese zwei Tracé gemacht worden.

Der Ingenieur Striensky, welcher vom Staatsrath von Freiburg beauftragt worden war, zu untersuchen, welches die Bahnlilien seien, welche ohne zu viele Schwierigkeiten durch das Innere des Kantons gezogen werden könnten, gelangte unter andern Folgerungen auch zu dem Schlusse (S. 18 des Berichtes vom 17. Jänner 1853), daß weil die Umstände, so wie Terrainschwierigkeiten Freiburg es unmöglich machen, einen bedeutenden Vortheil aus den Eisenbahnen zu ziehen, so müsse man so viel als möglich trachten, es desselben gemeinschaftlich mit Murten theilhaftig werden zu lassen (durch eine vermittelnde Richtung) und wenn dieß nicht sein könnte, so müsse man für das günstiger gelegene Murten alle nur denkbaren Vortheile, die dem ganzen Kanton zu Nuzze kämen, erlangen.

Am 5. Hornung 1853 erstattete der Ingenieur Herzog einen Bericht, in Folge besonderer Studien, die er über die Linie von Peterlingen nach Laupen gemacht hatte. Er stellt fest, daß diese Richtung wegen ihren geraden, langen Linien und ihren leichten Steigungsverhältnissen den Vorzug verdiene, weil sie trotz eines Umweges ein viel geringeres Baukapital als das andere erfordere, und weil die Berührung zweier Städte, einer volkreichen, handeltreibenden und gewerbsthätigen Gegend, der Wasserstraße in der Nähe von Murten, der gewissen Zweigverbindung über Neuenburg ihr einen viel größern Ertrag verspreche, als eine andere Richtung darböte, die man mit großen Kosten erlangen und welche auf 5 Stunden eine schwach bevölkerte Gegend, ohne bedeutende Ortschaften mit wenig Handel und Gewerbe durchziehen würde.

Drei Sachkundige haben nachher noch gründliche Studien über denselben Gegenstand gemacht. Wir halten uns an deren Angaben und werden uns kurz fassen, indem wir auf den Bericht des Ingenieurs Wild verweisen, der die vom Experten der Westbahngesellschaft und die vom Experten der Regierung von Freiburg vorgeschlagenen Linien einer einläßlichen Prüfung unterworfen hat.

Zunächst muß man von der Vergleichung jede Linie entfernen, welche zwischen Freiburg und Murten die Mitte halten soll. Eine solche Richtung ist zur Zeit aufgegeben. Sie läßt sich übrigens nicht rechtfertigen, indem sie bei einem Mehraufwand von Kosten sich der Hilfsquellen des Lokalverkehrs beraubt und keinen der in Frage liegenden Interessen entspricht.

Es bleiben nur zwei Linien zu vergleichen, die Linie von Peterlingen nach Bern über Wislisburg, Murten, Laupen und Thörisshaus, und die andere von Peterlingen nach Bern über Seedorf, Belfaux, Freiburg und Thörisshaus.

Folgendes ist das Resultat der Untersuchungen:

a. Steigungsverhältnisse.

Die absolute Steigung für die Linie über Murten ist 200 Meter für die über Freiburg 257 Meter, was zu Gunsten der erstern einen Unterschied von 57 Meter ergibt.

Die größte Steigung der ersten Linie ist 1 %, während die größte der zweiten Linie auf einer Länge von 7,3 bis 10 Kilometern 2 % beträgt (Bericht des Herrn Ghel, Seite 36 und 39) ein Umstand, der wegen Unfällen, Dienstunterbrechungen, langsamen Fahrten und Mehrkosten den Verkehr beständig erschwert.

b. Krümmungsverhältnisse.

Die Ingenieure Ghel und Vignoles gelangen nicht zum nämlichen Resultate. Wir wollen uns an die Zahlenangaben des erstern halten. Nach seinen Studien hat die Richtung über Murten eine absolute Krümmung von 950 Metern und diejenige über Freiburg eine solche von 1782, was zu Gunsten der erstern einen Unterschied von 832 ergibt. Mit andern Worten: Auf der Richtung von Murten sind die geraden Linien in

dreifach größern Verhältniß zu den Kurven, während auf der Richtung über Freiburg Kurven und gerade Linien sich beinahe gleich stehen. Das Maximum der Kurve ist 300 Meter für die beiden Linien; aber diejenige über Murten hat beinahe allgemein Kurven von 500 Metern im Durchmesser, während die über Freiburg eine große Zahl von Kurven unter 500 Metern hat.

c. Länge und Geschwindigkeit.

Die absolute Länge der beiden Tracés ist fast gleich; ein kleiner Unterschied besteht zu Gunsten derjenigen über Murten.

Allein von der Thatsache ausgehend, daß Krümmungen und Steigungen die Geschwindigkeit vermindern und daß sie durch einen entsprechenden Umweg ausgedrückt werden können, hat Herr Wild eine Rechnung aufgestellt, welche für jedes Projekt die Länge in gerader und horizontaler Linie ausdrückt. Es ergibt sich daraus für das Projekt über Murten bis Thörishaus eine Länge von 72,518 Kilometern, und für dasjenige über Freiburg bis Thörishaus eine solche von 79,170 Kilometern. In der Voraussetzung der gleichen Geschwindigkeit für die beiden Linien und auf der ganzen Ausdehnung werden nach den reduzirten Längenverhältnissen die Linien durchfahren werden nach dem Projekt über Murten in einer Stunde 41 Minuten, und nach dem Projekt über Freiburg in einer Stunde und 50 Minuten.

Es ist hier der Ort, noch eines andern Projectes zu erwähnen, das von Herrn Bignoles studirt worden ist und das vom obigen ein wenig abweicht. Dasselbe zieht sich nicht über Laupen und Neueneck, sondern über Rosshäusern, und ist viel kürzer als die vorhergehenden. Der Unterschied für das Projekt über Rosshäusern gegenüber dem über Laupen wäre 21 und gegenüber dem über Freiburg 30 Minuten. Die Gesellschaften halten sich aber in ihren Konzessionsbegehren an der Richtung über Laupen, und es genügt, die Möglichkeit einer Abänderung angegeben zu haben, welche noch mehr zu Gunsten der Linie über Murten spricht und wobei es den mit der Ausführung betrauten Ingenieuren überlassen bleibt, zu bestimmen, welche Verbesserungen in der Ausarbeitung der Detailpläne einzuführen möglich wären.

d. Kostenüberschläge.

Die beiden Experten weichen in ihren Resultaten von einander ab. In den Akten, welche von der Westbahngesellschaft oder von der Regierung von Waadt ausgegangen sind, wird dem Voranschlag des Herrn Egel der Vorwurf gemacht, unter der Wirklichkeit stehen geblieben zu sein. Der eig. Experte, Herr Wild, hat sich beflissen, die Voranschläge der beiden Ingenieure auf dieselbe Basis zu bringen, eine Durchschnittssumme anzunehmen oder Berichtigungen anzubringen, wenn ihm Schätzungen merklich von einander abwichen.

Es geht aus seinen Rechnungen hervor, daß die Linie über Murten und Laupen kosten würde Fr. 9,944,401 die über Freiburg, mit Inbegriff von Fr. 630,000 für Extrazugkraftskosten auf der Sektion Peterlingen-Seedorf " 12,891,933.

Die schon erwähnte Linie über Rosshäusern würde nur Fr. 9,546,735 kosten, d. h. der Unterschied ist so, daß es sich der Mühe lohnt, zu untersuchen, ob diese Linie, welche wenig von der über Laupen abweicht, wirklich der Art ist, um diesen Vortheil noch zu gewähren.

In der Ziffer von Fr. 12,891,933 erscheint der Nachtrag für die Vermehrung der Zugkraftskosten. Dieses bleibt, sagt der eidgenössische Experte, immer ein Uebelstand, zumal wenn, wie es hier der Fall sein dürfte, diese Stelle auf der ganzen Strecke vom Bodensee bis an den Genfersee die einzige der Art wäre. Deshalb hat er auch auf ein Mittel gedacht, diesem Uebelstande abzuhelpen, und er gibt hiefür eine Aenderung im Tracé an, indem er dieses südlich von Cugy, Fetigny und Peterlingen vorbeizieht, und auf dem nördlichen Abhang des Hügels in der Richtung von Montagny ansteigen läßt. Auf diese Weise, glaubt Herr Wild, könne man den Höhepunkt bei Seedorf mit 12 p. mille erreichen. Allein es ist zu bemerken, daß man alsdann die Baukosten um das vermehren müßte, was man weniger auf die außerordentlichen Zugkraftskosten zu verwenden hätte. Uebrigens würde auch dann die Steigung immer wenigstens 12^{00/00} betragen, und die Länge der Bahn wäre um 2 Kilometer größer. Die Station von Peterlingen käme dann hinter dieselbe, statt in die Nähe der Stadt, auf die Höhe und in eine gewisse Entfernung, was den Verkehr erschweren und Schwierigkeiten anderer Art hervorrufen würde. Das vorgeschlagene Verbesserungsmittel hat daher wenig Hoffnung auf Erfolg.

Es ergibt sich hieraus, daß unter dem Gesichtspunkte der Steigungs-, Krümmungs- und Längenverhältnisse, der Erstellungs- und der Betriebskosten betrachtet, die Linie über Murten unbestreitbare Vorzüge gegenüber der andern hat.

Es bleibt noch übrig, sie vom Gesichtspunkte des Ertrages (Rentabilität) aus zu vergleichen.

d. Rentabilität.

Zwei Experten haben den Vorzug der einen Linie vor der andern unter den erwähnten verschiedenen Gesichtspunkten anerkannt. Sie glauben aber im wahrscheinlichen Verkehr auf der Linie über Freiburg einen Umstand zu dessen Gunsten gefunden zu haben.

Indem sich Herr Egel auf die statistischen Nachweisungen stützt, welche ihm von der Direktion der öffentlichen Bauten von Freiburg übergeben worden sind, nimmt er an, daß der Unterschied in den Baukosten der beiden Linien ganz oder theilweise durch die großen Hülfsmittel, welche Bevölkerung, Reichthum und innerer Verkehr der Linie über Freiburg darbieten, aufgewogen würde. Es erscheint ihm auch nicht minder zweifelhaft, daß die Linie über Freiburg,

der ausgedehntern und größern Interessen wegen, welche sich an dieselbe knüpfen, vor der andern vom staatswirthschaftlichen Standpunkte des Kantons aus betrachtet, den Vorzug verdiene.

Der eidgenössische Experte hat, indem er von den gleichen statistischen Nachweisungen ausgegangen ist, auf der Linie über Freiburg einen noch einmal so großen Verkehr angenommen, als auf der über Murten, sowohl für Waaren als für Personen; es hat ihn dieses, unter der Annahme einer gleichen Ziffer für den Transitverkehr, dahin geführt, für die Linie über Murten einen Ertrag von 5,28 % anzunehmen auf einem Baukapitale Fr. 9,944,401, und für die Linie über Freiburg einen Ertrag von Fr. 5,48 %, obschon das Baukapital um $3\frac{1}{2}$ Million größer ist.

Allein diese Folgerungen lassen sich bestreiten, da sie nicht auf Angaben sich stützen, welche gegen die Kritik geschützt sind. Man kann nicht zugeben, daß das Siegel der Amtlichkeit schon an sich statistischen Nachweisungen den Charakter der Gewißheit verleiht. Ueberdies muß man wissen, wie sie gesammelt, in welcher Voraussetzung sie geordnet worden, ob sie vollständig seien und welche Gebietsausdehnung sie umfassen. Eine Vergleichung der Zahlenangaben dieser Statistik mit der Gestaltung des Landes scheint anzuzeigen, daß diese Nachweisungen in der Annahme einer Linie, welche den Kanton Freiburg in der Richtung von Norden nach Süden, um nach Lausanne zu führen, durchzieht, zusammengestellt worden sind. Es ist klar, daß bei dieser Linie ein viel größerer Theil des Kantons als bei derjenigen über Murten betheilt wäre, und daß es nur natürlich wäre zu behaupten, daß auf eine Bevölkerung von 100,000 Seelen mehr als 59,000 mit entsprechenden Zahlen für bewegliches und unbewegliches Vermögen direkt an dieser Linie betheilt seien. Allein es wäre eine Unrichtigkeit, die Zahlen, welche für eine Linie Freiburg-Nomont-Dron zusammengestellt worden sind, auf die Linie Freiburg-Peterlingen anwenden und behaupten zu wollen, daß sich das gleiche kantonale Interesse an die eine wie an die andere knüpfe.

Was dann besonders die Folgerungen, welche bezüglich der Rentabilität der Linien hieraus abgeleitet worden sind, betrifft, so muß man bemerken, daß diese Nachweisungen nur von dem freiburgischen Gebiete gelten, und die waadtländische und bernische Bevölkerung, welche an der Linie Peterlingen-Thörishaus über Murten und Laupen liegt, ganz außer Betracht lassen. Was man also daraus vom finanziellen Standpunkte aus für einen Vorzug der Linie über Freiburg ableiten wollte, wäre ungenau.

Außer dieser statistischen Arbeit hat der Bundesrath noch eine andere erhalten, welche auf Veranlassung des Eisenbahnkomite von Murten zusammengestellt worden ist, das ganze Liniengebiet ohne Unterschied der Kantone umfaßt, und welche zu andern Resultaten gelangt. Nach dieser Arbeit wäre die an der Linie über Murten betheiligte Bevölkerung viel beträchtlicher und der Katasterwerth der Liegenschaften viel höher, als bei der Linie über Freiburg. Man stellt darin auch fest, daß die Linie über Murten eine Gegend durchschneidet, die sich dem Wein- und Tabaksbau widmet und wo der Personenverkehr und die Handelsbewegung aus-

gedehnter sind als auf der andern. Es scheint aus dieser Schrift noch hervorzugehen, daß wenn die Linie über Freiburg den Vorzug bekäme, dieselbe vom Personen- und Waarenverkehr aus der untern Gegend, welche ihren Absatz durch die ihr einzig zu Gebote stehenden Mittel, nämlich die Seen, suchen müßte, wenig gewänne, während auf der Linie über Murten der Verkehr sich nothwendig von den Absatzwegen der obern Gegend vermehren würde. Die Regierung von Freiburg, über diese statistischen Angaben des Komite von Murten einvernommen, hat sie nicht widerprochen. Sie erklärte, daß wenn man das von der Linie durchzogene kernische und waadtländische Gebiet in Betracht ziehe, das Resultat anders ausfallen müßte, und fügte bei, daß die Nachweisungen, welche den Anhang zum Bericht des Herrn Ehel bilden, vom freiburgischen kantonalen Gesichtspunkte aus gesammelt worden seien.

Der Bundesrath hat diese Vergleichenungen nicht angestellt, um die Ziffer der Rentabilität der beiden Linien festzustellen, sondern um die Behauptung zu rechtfertigen, daß die über die Ertragsfähigkeit aufgestellten Rechnungen nicht genau seien. Selbst in der Voraussetzung von ganz gleichen Verhältnissen bezüglich des Transites, kann man doch für die Linie von Freiburg einen Lokalverkehr nicht annehmen, der sie ertragsfähiger als die andere machen würde, auch in Berücksichtigung der weniger kostspieligen Erbauung der letztern. Es gibt im Gegentheil Gründe zu glauben, daß der Lokalverkehr auf der Linie über Murten der stärkere sei. Er wird demjenigen auf der andern Linie wenigstens gleich kommen, der Art, daß man auf dieser noch die Zinsen eines größeren Baukapitales von $3\frac{1}{2}$ Millionen zu decken hätte.

Was so eben gesagt worden ist, beweist zur Genüge, daß von den beiden Richtungen die über Murten und Laupen den Vorzug in technischer und finanzieller Hinsicht verdient. Man kann sie aber auch noch unter andern Gesichtspunkten betrachten.

Die für die Erbauung der Linie über Murten und Laupen bestimmten Kapitale sind bereits beisammen; sie warten nur auf ihre Verwendung; alles ist vorbereitet, um sofort Hand an's Werk zu legen. Von den zwei Gesellschaften, welche die Konzession begehren, hat jede eine Stellung, welche die schleunige Ausführung des Unternehmens, in so weit es sie betrifft, sichert. Der Westbahngesellschaft insbesondere, welche einige Zeit mit der Aufbringung ihres Kapitäles zu kämpfen gehabt hat, ist es gelungen, die noch zu placirenden 43,750 Aktien anzubringen, so daß man ihr Gesellschaftskapital als ergänzt und die Gesellschaft als eine solche betrachten kann, welche im Stande ist, sofort Hand an's Werk zu legen.

Dasselbe ist nicht der Fall mit der andern Linie. Nachdem man nach einer Gesellschaft sich umgesehen, welche geneigt wäre, die Linie über Freiburg mit oder ohne Unterstützung zu unternehmen, so hat sich der Staat im Interesse dieses Baues durch den Beschluß vom 27. Wintermonat 1855 zu einer großen Anstrengung entschlossen; er hat die Initiative zur Bildung einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 9 Millionen ergriffen, unter der Ueberwachung und Leitung des Staates, zum Bau

des Theiles der Linie zwischen Thürishaus und Freiburg auf freiburgischem Gebiete.

Gewährt aber dieser Beschluß die Garantien einer baldigen und selbst einer gesicherten Ausführung? Es ist erlaubt, daran zu zweifeln.

- a. Es ist noch keine Gesellschaft gebildet, sondern es besteht einzig ein Dekret, welches die Grundlagen ihrer Bildung aufstellt und wodurch man ersieht, daß sich der Staat am Unternehmen mit einer Aktienzeichnung von 2—3 Millionen betheiligt.

Nun kann es lange anstehen, bis die Gesellschaft gebildet und das Gesellschaftskapital ganz oder selbst nur zu genügendem Theile gedeckt ist.

- b. Es hält schwer sich vorzustellen, daß ein Kanton allein für ein bestrittenes Interesse, um sich einer Linie entgegen zu stellen, welche ebenfalls sein Gebiet berührt, wegen eines mehr oder weniger großen Nuzens, aus seinen alleinigen Hülfsmitteln ein beträchtliches Kapital aufbringen kann, das mehrere Millionen beträgt, die dem Akerbau und dem nationalen Gewerbsfleiß entzogen werden müßten, um plötzlich in ein Unternehmen von zweifelhaftem Erfolge geworfen zu werden. Es ist jedenfalls schwierig, daß eine solche Operation beförderlich und ohne Unterstützung fremder Kapitale vor sich gehe, auf die man unter den Umständen, welche diese Angelegenheit begleitet haben, vergebens zählen dürfte.
- c. Diese eben ausgesprochenen Zweifel werden erhöht, wenn man bedenkt, daß das eigene Vermögen des Staates schon bedauerliche Angriffe erlitten hat und daß das auf 9 Millionen festgestellte Gesellschaftskapital zur Ausführung des Unternehmens ungenügend ist; es beweisen dieß die ursprünglich höhern Kostenanschläge, die man aber durch Ersparnisse, deren Möglichkeit nicht bewiesen ist, reduziert hat, so wie die Berechnungen des Herrn Wild.

- d. Der Beschluß selber erwähnt den 1. Juli 1861 als Zeitpunkt der Beendigung der Eisenbahn. Dieß wäre eine für die Interessen der übrigen Bahnunternehmungen, des Handels, der Industrie und des schweiz. Publikums im Allgemeinen schädliche Verzögerung; allein es ist sehr wahrscheinlich, daß diese Frist in Anbetracht der zu überwindenden materiellen Schwierigkeiten und der wenig beträchtlichen Hülfsmittel, über die man verfügen kann, noch verlängert werden muß.

Zwar glauben Einige, daß die beiden Gesellschaften, müde des Widerstandes, dem sie begegnen, und beeilt, ihre Linien zu verbinden, später den Bau über Freiburg übernehmen werden. Allein es ist dieß eine Eventualität, auf die man sich nicht stützen kann und an der man zweifeln darf bei den Erklärungen der Gesellschaften und der Möglichkeit, ihre Linien auf andere Weise zu verbinden. So führt auch die Vergleichung der Hülfsmittel, über die man beiderseits verfügen kann, zum gleichen Resultat, zu dem man oben gelangt ist. Für die eine Richtung ist alles vorbereitet, in der Voraussetzung einer baldigen Ausführung; die Kapitale sind

bei einander und erwarten eine sofortige Verfügung. Auf der andern Seite ist alles noch im Werden und erweckt die gerechtesten Besorgnisse über das Gelingen des Unternehmens, oder wenigstens über die baldige Ausführung.

Will man bei einer solchen Sachlage den Entscheid über die Begehren der beiden Kompagnien aufschieben, bis man gesehen hat, ob die Unternehmung für den Bau der Linie über Freiburg zu Stande kommen kann? Dieß hieße zu den Zögerungen, welche schon lange bestanden und gegen welche so viele betheiligte Völkerschaften sich ausgesprochen haben, neue hinzufügen. Dieß hieße die Erbauung einer nothwendigen Eisenbahnlinie nutzlos aufhalten; dieß hieße vielleicht das Gelingen einer bestehenden Unternehmung im Augenblicke angreifen, indem sie die Dazwischenkunft der Bundesbehörde anruft, behufs Beseitigung der Hindernisse, welche ihr entgegen stehen.

Will man vielleicht noch weiter gehen und, mit Abweisung der Begehren der Gesellschaften, dem Beschluß des Großen Rathes des Kantons Freiburg die Genehmigung des Bundes in Gemäßheit des Artikels 20 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 ertheilen? Noch weniger. Es ist nämlich nicht die Regierung des Kantons, welche nach diesem Beschlusse direkt eine Eisenbahn bauen und betreiben will; sondern sie gründet eine Gesellschaft, bei welcher der Staat als Aktionär erscheint. Der Staat behält sich in Anbetracht seiner starken Bethheiligung gewisse Rechte vor; allein es sind die Aktionäre, welche dieß Unternehmen führen. Wenn die Gesellschaft einmal gebildet ist, so hat sie ihre Konzession nach Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 der Genehmigung des Bundes zu unterstellen, und wenn sich der Genehmigung des Bundes vom Standpunkt der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft nichts entgegen stellt, so wird sie unter den üblichen Vorbehalten ausgesprochen werden. Diese Frage wird s. Z. zu untersuchen sein. Gegenwärtig wäre eine solche Genehmigung voreilig, abgesehen von den unfehlbaren Verzögerungen, die eine solche Verfahrungsweise nach sich ziehen würde.

Diese Verzögerungen kämen unter den gegebenen Verhältnissen aus der Unmöglichkeit eines baldigen Baues. Sie kämen aber noch aus einer andern Ursache, auf welche die Eidgenossenschaft keine Einwirkung hat. Wie aus den Erklärungen der beiden Gesellschaften in ihren an den Bundesrath gerichteten Begehren vom 11. Christmonats 1855 hervorgeht, sind sie, in Anbetracht der Schwierigkeiten des Baues und Betriebes nicht nur entschlossen, die von der Regierung von Freiburg geforderte Linie nicht zu erstellen, sondern sie sind noch entschlossen, eher auf eine Verbindung in dieser Richtung zu verzichten. Es läßt dieß voraussehen, daß man beim Vorzug der Linie über Freiburg und der Ausführung derselben bedroht wäre, neue und lange Unterbrechungen von der Freiburger Gränze nach Yverdon über Peterlingen und Stäffis entstehen sehen zu müssen.

Auch die Regierung von Waadt hat ihrerseits erklärt, daß wenn die Bewilligung, über freiburgisches Gebiet zu gehen, nicht ertheilt würde für die Erbauung der Linie über Murten und Laupen, sie auf eine Verlänge-

zung der Linie von Yverdon nach Bern verzichten müßte, indem sie, wie sie sagt, wegen seiner Mängel zu keinem Preise auf den einzigen Weg über Freiburg beschränkt sein will und es vorzieht, von der Wasserstraße Gebrauch zu machen. Man weiß übrigens, daß der Kanton Waadt eine Konzession auf seinem Gebiete verweigert, um die Eisenbahn über Freiburg zu verbinden, wenn Freiburg auf seiner Weigerung, eine Konzession über Murten zu erteilen, beharrt. Wenn nun auch diese Weigerung die Berufung auf die Dazwischenkunft des Bundes nöthig macht, in Anwendung des Artikels 17 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852, so würden hieraus unausweichbare Zögerungen und ernsthaftige Schwierigkeiten entstehen. Diese stets wiederholten Verzögerungen aber müssen, so wie die Konflikte, die bis zum heutigen Tage die Entwicklung der Eisenbahnunternehmungen in einem Theile der Schweiz gehemmt haben, ihr Ende finden. Das Bedürfnis, eine schnelle Verbindung zu besitzen, ist allgemein und das einzige Mittel, sie zu erhalten, scheint in der Entsprechung der Gesuche der Zentral- und Westbahngesellschaften um die Zwangskonzession auf freiburgischem Gebiete in der Richtung von Yferten nach Bern über Murten und Laupen zu liegen.

Uebrigens erklären beide Gesellschaften in ihren Begehren, daß sie keine Opposition gegen den gleichzeitigen Bau einer über den Hauptort des Kantons Freiburg führenden Linie erheben, möge sie nun durch den Kanton selbst oder durch irgend einen Unternehmer, der sich dazu verstehen wird, gebaut werden.

Die Regierung von Waadt hat mehrere gleichlautende Erklärungen abgegeben. Besonders in ihrem Schreiben vom 26. Wintermonat hat sie dargethan, worin die beiden Richtungen von einander abweichen und welchen besondern Interessen die eine oder andere dient; sie erklärte sich bereit, auf waadtländischem Gebiete jede Konzession zum Zwecke der Fortsetzung der Linie über Freiburg zu erteilen, unter der Bedingung, daß der Stand Freiburg seinerseits seine Opposition gegen die Erstellung der Linie über Murten und Laupen aufgebe.

Es versteht sich von selbst, daß die Konzession einer Linie über Murten und Laupen eine Bahn über Freiburg nicht ausschließt, und daß vom Standpunkte des Gesetzes über das Eisenbahnwesen aus keine Gründe dem Bau beider Linien entgegen treten. Der Bundesrath sieht demnach auch kein Hindernis gegen die Genehmigung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn über die Stadt Freiburg, wenn diese Genehmigung verlangt werden sollte. Eben so wenig würden die Kantone Bern und Waadt hinsichtlich der Theile ihres Gebietes, die von der Bahn durchschnitten würden, Schwierigkeiten machen. Allein der Bundesrath kann zur Zeit nicht so weit gehen und in diesem Sinne Anträge hinterbringen, weil keine förmliche Konzession an eine Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn über Freiburg vorhanden ist, sondern nur der Beschluß vom 27. Wintermonat, der weder eine Konzession, noch ein Dekret über den Bau durch den Staat enthält.

Es wird nicht überflüssig sein, nunmehr einige besondere Punkte der

Frage zu prüfen, so wie die Einreden, welche gegen die hier entwickelte Ansicht vorgebracht werden können.

a. Die Vertheidiger des Tracé über Freiburg machen, wiewol sie die Vorzüglichkeit des Tracé über Murten und Laupen gegenüber demjenigen, an welchem Freiburg festhält, zugestehen, darauf aufmerksam, daß darin nicht die ganze Frage liegt, indem Freiburg die Gesellschaften nicht zwingt, die Linie zu bauen, sondern selbst für deren Erstellung sorgt. Nach ihnen ergibt sich hieraus, daß die auf die geringere Ertragsfähigkeit und die bedeutenderen Anlagekosten gestützten Einwürfe ihre Bedeutung verlieren, und daß es sich hauptsächlich um die Frage handelt, ob die Richtung über Freiburg den allgemeinen Verkehr in dem Maße beeinträchtigt, um ein Einschreiten im Sinne des Art. 17 des Gesetzes von 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zu begründen. Nun finden sie aber, daß der Unterschied zwischen den beiden Linien nicht so bedeutend ist, um eine solche Maßnahme zu rechtfertigen, um so weniger als hier noch andere Beziehungen sich geltend machen, die in Erwägung kommen müssen u. s. w.

Wenn schon der Stand Freiburg den Bau übernimmt, so bestehen doch die Nachtheile des Tracé nichts desto weniger und werden nichts desto weniger lästig sein. So gestalten sich die Kurven und Steigungen zu einer Vermehrung der Länge und des Zeitaufwandes, welche für das Publikum beschwerlich wird. Die Steigung von 2 ‰, die auf einer Strecke von mehr als 7 Kilometern nothwendig ist, ist eine Last für den Betrieb. Ein wahrscheinlich schwächerer Lokalverkehr, bei bedeutenderen Erstellungskosten vermindert den Ertrag, so daß für die Zukunft die Nothwendigkeit einer Erhöhung in den Fahrtpreisen befürchten läßt, was, eintretenden Falls, um so leichter geschehen dürfte, als der Staat der Hauptaktionär und also, weit entfernt ein von der Unternehmung verschiedenes Interesse zu haben, am meisten zu verlieren hat, wenn sie sich nicht rentirt. Wenn endlich späterhin die Bahn an Gesellschaften abgetreten werden sollte, so müßten diese wol die Folgen eines mangelhaften Tracé so gut tragen, als wenn man es ihnen heute auslegen würde. Die Mängel des Tracé über Freiburg sind der Art, daß die Eidgenossenschaft, die nach Art. 17 des Gesetzes über die Eisenbahnen befugt ist, einzuschreiten und zwischen den beiden Richtungen zu wählen, sich nicht für diejenige aussprechen kann, welche diese Nachtheile aufweist. Sie könnte dieß nur dann thun, wenn dieses Motiv, welches im gemeinen Besten liegt, durch andere Betrachtungen von höherem Interesse wieder aufgewogen würde. Allein man kann die, welche manchmal als solche angeführt werden und eher das wahre oder eingebilddete Interesse eines einzelnen Kantons betreffen, nicht als solche anerkennen.

b. Wirklich stützt man sich, um die Konzession über Freiburg zu vertheidigen, auf die Interessen dieses Kantons. Man sagt, daß der größte Theil desselben unmittelbar bei dem Tracé über Freiburg theilhaftig sei, während nur ein ganz geringer Theil an der Bahn über Murten interessirt ist. Man vergleicht diese Interessen mit denen des Kantons Waadt, indem nur wenige Gemeinden durch die Murtnertlinie berührt

werden, und indem man beide Kantone einander gegenüber stellt, will man gegen denjenigen, der die wenigsten Interessen auf dem Spiele hat und demgemäß am wenigsten darunter leidet, Zwangsmaßregeln in Anwendung bringen.

Nicht auf diese Weise aber muß man die Frage sich stellen. Es handelt sich nicht um die Interessen der erwähnten zwei Kantone, die man auf die Waagschale legen und abwägen möchte, um deren Tragweite zu würdigen. Wenn die Eidgenossenschaft bei diesem Konflikte einschreitet, so geschieht dieß, weil es sich um eine Eisenbahn handelt, die die Schweiz interessirt, und da zwei Richtungen vorliegen, die gerade der Gegenstand des Streites bilden, so besteht die zu entscheidende Frage darin, zu wissen, welche dieser beiden Richtungen, vom Standpunkte des allgemeinen Interesses aus, den Vorzug erhalten muß. Das ist der Boden, auf welchem man sich stellen muß, und nicht auf denjenigen des kantonalen Interesses.

Uebrigens würde man, wenn man einen Augenblick prüfen wollte, welches die kantonalen Vortheile sind, die in diesem Streite einander gegenüber stehen, zu dem Schlusse gelangen, daß Freiburg keine so bedeutenden Interessen auf dem Spiele hat und daß es sich nicht darum handelt, sie aufzuopfern. Die Anhänger der Linie über Freiburg gehen vom Standpunkte der statistischen Nachweisungen aus, die dem Berichte des Herrn Ehel beigegeben sind, und haben stets den größten Theil des Kantons als unmittelbar an der Führung der Bahn über den Hauptort theilhaftig dargestellt. Diese Nachweisungen aber, welche in der Voraussetzung einer, den Kanton in seiner ganzen Ausdehnung durchschneidenden Linie zusammengestellt worden, können nicht auf diejenige von Freiburg nach Peterlingen angewendet werden. Nimmt man dagegen diese letztere an und vergleicht sie mit der Murtnerlinie, so wird man sehen, daß der Unterschied zwischen dieser und jener nicht so groß ist. Der Veveyse- und der Greycer-Bezirk haben den Ausgangspunkt ihrer Erzeugnisse nicht in Freiburg, sondern eher in Vivis; sie sind von der einen Bahn nicht weiter entfernt als von der andern. Der Glanebezirk (Romont) liegt Peterlingen näher als Freiburg. Der Broyebezirk wird bei beiden Projekten beinahe gleichmäßig von der Bahn durchschnitten. Nun bleiben noch der Saane- und der Senebezirk, die durch die in der Ebene fortlaufende Linie nicht berührt werden. Allein dieß ist nur in gewissem Maße richtig; denn bis nach Thörishaus zieht sich die Bahn längs einem großen Theile des Senebezirks hin. Bei ruhiger Prüfung der Verhältnisse findet man also auf der Freiburger Seite nicht die Interessen des größten Theiles des Kantons. Hauptsächlich aber kann man dieß bezweifeln, sobald für die Erstellung der Linie Opfer gebracht werden müssen, die der Staatskasse und dem ganzen Volke zur Last fallen.

Man beruft sich ferner zu Gunsten des Tracé über Freiburg auf Gründe der Billigkeit, welchen die Bundesversammlung in den Erwägungen ihres Beschlusses, betreffend den Konflikt zwischen dem Kanton Thurgau und der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft Rechnung getragen haben soll. In einer dieser Erwägungen, sagt man, hat sie den

Grundsatz einer gerechten Berücksichtigung der Interessen der Kantone in Eisenbahnsachen angewendet, und um consequent zu sein, müsse auch eine billige Ausgleichung zwischen den Interessen der Kantone Waadt und Freiburg festgestellt werden. Allein die Erwägungen des fraglichen Beschlusses (vom 2. Februar 1853) beweisen im Gegentheil, daß die Bundesversammlung hauptsächlich durch die Motive geleitet wurde, die hier angerufen werden, und daß sie sich für eine Richtung ausgesprochen hat, welche die natürlichsten, die am wenigsten lästigen Verhältnisse, die günstigsten Steigungsverhältnisse darbot und die volkreichsten Gegenden durchschnitt. Sie hat sich nicht durch die kantonalen Interessen leiten lassen. In der That gründet sich der Beschluß in seinen Haupterwägungen darauf, daß die von der St. Gallisch-Appenzellischen Gesellschaft vorgeschlagene Richtung den Interessen der Eidgenossenschaft im Allgemeinen am besten entspricht, und daß die Interessen der Eidgenossenschaft und der St. Gallisch-Appenzellischen Unternehmung bei der Lösung der Streitfrage in die erste Linie gestellt werden müssen. Die Rücksicht, welche auf die Hauptinteressen des Kantons Thurgau genommen wurden, konnte mit Bezug auf diese Erwägungen erwähnt werden; allein sie ist nicht der entscheidende Beweggrund. Uebrigens ist die Sachlage in diesen zwei Fällen nicht die gleiche.

c. Man beruft sich zu Gunsten der Konzeption über Freiburg auch noch auf das Projekt einer doppelten Linie, die von Herzogenbuchsee aus einerseits über Solothurn, Biel und Neuenburg sich bis nach Yferten erstrecken, andererseits aber über Burgdorf und Bern längs den Höhen Freiburg erreichen würde. Auf diese Weise, sagt man, würden alle Hauptorte der Westschweiz unter sich verbunden und hieraus für die ganze Schweiz, sowol für den Handel, als in militärischer und politischer Hinsicht Vortheile entstehen, die nicht geläugnet werden könnten. Allein die Interessen der Gesellschaften, wird beigelegt, stehen der Ausführung dieses Projektes entgegen; ihr Ziel ist, eine Zwischenlinie zu besitzen, welche den ganzen Verkehr an sich zieht, und wenn diese Linie einmal gebaut ist, so wird sich die Ausführung des großen Projektes auf eine ferne Zukunft hinaus ziehen. Gerade dieses aber muß der Staat verhindern. Die Linie über Freiburg nun steht mit dem Projekte einer Doppellinie weniger im Widerspruche, als die über Murten.

Hinsichtlich dieser Doppellinie, deren Projekt sich zum ersten Male in dem Berichte des Herrn Ebel ausführlich entwickelt findet, muß bemerkt werden, daß sie eben zu spät kommt, nachdem die Kantone sich bereits für einen andern Plan entschieden haben, der nach ihrer Ansicht hinreichend ihren Hauptbedürfnissen und denen des allgemeinen Verkehrs entspricht, daß sie angeregt wird, nachdem der Bund selbst den angenommenen Plan durch seine Genehmigungsbeschlüsse bestätigt hat, und daß sie folglich jetzt geeigneter ist, Störungen in die Erstellung der Unternehmungen zu bringen, als deren Vollendung zu begünstigen. In der That erhellt aus den Akten, daß die vier Kantone Bern, Freiburg, Waadt

und Genf in gemeinsamem Einverständnisse das Tracé von Murten über Laupen nach Bern angenommen haben, indem sie hierbei Betrachtungen von höherer Wichtigkeit Rechnung trugen, und übrigens für die Verbindung der Mitte mit dem Westen die einzige Linie, die ausführbar schien, festhielten. Die Konzession der Regierung von Bern an die Zentralbahngesellschaft wurde zum Zwecke der Erstellung dieser nämlichen Zwischenlinie ertheilt (Art. 1 und 31). Die waadtländische Konzession an die Westbahngesellschaft bedingt diese Richtung und die Gesellschaft hat daher der Konzession, welche sie für das Aarthal erhalten hatte, entsagen müssen.

Diese Zwischenrichtung ist demnach nicht von den Gesellschaften gewählt worden, um den Verkehr an sich zu ziehen; sondern sie wurde von den Ständen selbst als die am leichtesten ausführbare und dem Zweck am besten entsprechende festgestellt.

Wenn die Westkantone zu jener Zeit auch das Projekt einer Doppel-Linie vorgesehen haben, so sind sie doch für den Augenblick davon abgegangen, weil dessen Verwirklichung zu kostspielig gewesen wäre. Sie haben sich an das geeignetste Projekt gehalten, für welches sich Gesellschaften fanden, ohne daß den Ständen daraus Lasten erwachsen. Nunmehr mit einem neuen Projekte auftreten wollen, hieße neue Hindernisse bereiten. Die Eidgenossenschaft kann dieß nicht wollen; sie würde sonst dem Zwecke gerade entgegen arbeiten, den sie sich vorsezen muß und der in der Beförderung der Unternehmungen liegt, welche vom allgemeinen Interesse gefordert werden. Es wäre dieß endlich von ihrer Seite ein Ueberschreiten ihrer Befugnisse; denn, da gemäß dem Gesetze die Erstellung der Eisenbahnen den Kantonen und der Privatindustrie überlassen ist, so steht es der Bundesbehörde nicht zu, die Richtung der Bahnen und die zu durchschneidenden Gegenden vorzuschreiben.

Uebrigens scheint bei den gegenwärtigen Verhältnissen das Projekt der beiden großen Linien, so weit es das Tracé zwischen Bern und Lausanne über Freiburg betrifft, beinahe unausführbar. Schon die gedruckten Studien über dieses Tracé beweisen die ganze Schwierigkeit desselben.

Herr Egel selbst sagt, daß die Schwierigkeiten des Baues nur dann überwunden werden können, wenn die Kantone sich dahin verständigen, auf Staatskosten zu bauen, oder die Gesellschaften durch starke Zuschüsse zu unterstützen. Nun aber ist zur Zeit nichts entfernter als eine solche Verständigung. Die Erstellung dieser großen Linie muß demnach auf eine fernere Zukunft vertagt werden, wenn das Bedürfniß darnach fühlbar werden und vor Allen, wenn der Lokalverkehr eine stärkere Bewegung versprechen wird. Die Linie über Murten ist kein Hinderniß für die spätere Ausführung dieses Projektes, indem sie, als Zwischenlinie dienend, die beiden großen Bahnen unter einander verbindet wird. Jetzt aber, wo sie als die allein ausführbare da steht, wäre es nicht zulässig, ihr mit Rücksicht auf ein Projekt, das für spätere Zeiten vorbehalten bleiben muß, Hemmnisse zu bereiten.

d. Man macht auch die Nothwendigkeit geltend, dem Einflusse der Gesellschaften eine Gränze zu setzen und für den Staat das Recht, seine

Interessen dadurch zu wahren, daß man ihn nicht zwingt, denjenigen der Gesellschaften zu weichen. Es handelt sich hier aber nicht um Interessen, welche die Gesellschaften daran haben können, daß ein Tracé dem andern vorgezogen werde. Das Interesse, welches die Gesellschaften in der Erstellung des einen Tracé vor dem andern finden können, mag wol der Grund sein, welcher sie dazu antreibt, die Konzession dafür zu verlangen; es ist aber für die Behörde kein Grund, sie zu bewilligen. Zwar sind das Verharren der Gesellschaften auf der einen Richtung und deren Weigerung, die andere zu bauen, Umstände, welche in mancher Hinsicht für die Vorzüglichkeit der erstern zu sprechen scheinen, und unter diesem Gesichtspunkt kann jenes Verharren bei der Prüfung der Frage in Betracht kommen. Was aber den Ausschlag gibt, ist nicht das Interesse der Gesellschaften, sondern das gemeine Beste.

Was sodann die Rechte des Staates betrifft, so behalten sich die Kantone dieselbe in den Konzessionen, die sie ertheilen, vor, und das Gesetz vom 28. Heumonath 1852 bestimmt diejenigen, welche unter allen Umständen dem Bunde zustehen. Es ist dieß das öffentliche Recht der Schweiz, dasjenige, dessen Aufstellung man mit dem Systeme, welches den Kantonen und der Privatthätigkeit die Erstellung der Eisenbahnen überläßt, erwarten konnte. Sobald nun die Gesellschaften mit ihren Kapitalien es sind, welche die Bauten unternehmen, so muß man sich auch darauf gefaßt machen, daß sie nicht immer die Richtungen sich gefallen lassen, welche man ihnen vorschreiben möchte, sondern diejenigen auffuchen werden, welche die rentabelsten sind; es sind dieß im Allgemeinen diejenigen, welche den Bedürfnissen des Verkehrs am meisten entsprechen.

Uebrigens treten hier nicht allein die Gesellschaften als Partei auf, um gegen den Willen der Regierung von Freiburg die Linie über Murten zu verlangen, sondern auch die Regierung eines Kantons, der bereits eine Konzession in dieser Richtung ertheilt hat.

Welche Ansicht man auch endlich über die in Kraft bestehende Gesetzgebung hegen mag, so kann hier von einer Aenderung derselben wegen eines Entschoides über einen einzelnen Fall doch nicht die Rede sein, und es ist hier eben so wenig als anderswo gerecht, wenn man, ohne Beweise die Interessen der Gesellschaften den Interessen des Staates gegenüberstellen wollte, während die Interessen des Staates doch manchmal nur der Wille der Regierung oder Konvenienzen sind, welche der Frage ferne stehen.

e. Man zieht manchmal Vortheil aus den Unterhandlungen und Verkömmnissen, welche zwischen den durch die Linien durchschnittenen Kantonen und mit den Gesellschaften stattgefunden haben. Die Uebereinstimmung der Mehrzahl dieser Kantone zu Gunsten der einen dieser Richtungen kann gewiß für den Bund sein beachtenswerther Grund sein, daß diese Linie den Interessen eines großen Landestheiles entspricht (Art. 17 des Gesetzes vom 28. Heumonath 1852.)

Die Uebereinkunft vom 2. Christmonath 1852 ist nun ein Beweis für die Uebereinstimmung, die damals zwischen den Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Waadt und Gené in Bezug auf die Richtung der Linie

herrschte. Die Feststellung der Linie scheint die zu entscheidende Hauptfrage gewesen zu sein, die auch im Sinne des Tracé über Murten und Laupen gelöst wurde. Zwar ist die Uebereinkunft den Großen Rätthen der Kantone zur Genehmigung nicht vorgelegt worden; allein sie konstatirt nichts desto weniger die Meinung der Regierungen.

Später gab die Regierung von Freiburg die Richtung über Murten auf. Der Gr. Rath verlangte aber von der Westbahngesellschaft, daß die Linie über Freiburg geführt werde, wenn die Möglichkeit, dies zu thun dargethan und der Kostenunterschied zwischen den beiden Linien gedeckt würde. Im Falle der Führung über Murten sollte die Gesellschaft eine Zweigbahn zur Verbindung mit Freiburg erstellen. Hierauf fanden viele Studien statt, welche eine Lösung lange Zeit verzögerten und zur Folge hatten, daß die Westbahngesellschaft, wenn gleich im Besitze einer vom Bunde genehmigten Konzession auf waadtländischem Gebiete, in der Richtung über Murten nach Laupen, den Bau nicht beginnen konnte. Auf dieses hin wurden häufige Konferenzen zu dem Zwecke gehalten, Freiburg zu einer beförderlichen Entscheidung zu veranlassen; es erhellt aus den Akten, daß in keiner dieser Konferenzen die Kantone das im Jahr 1852 angenommene Tracé aufgegeben haben; jedenfalls gibt es keine Erklärung der Regierungen, Freiburg ausgenommen, worin von einem Zurückkommen von den im Jahr 1852 angenommenen Beschlüssen die Rede ist. Das Protokoll der Konferenz vom 14. August 1853 beweist dagegen, welcher hohen Werth die Kantone darauf setzen, nur gemeinsam zu handeln, eine fortlaufende Linie zwischen Genf und Bern zu sichern und die betreffende Konzession einer und derselben Gesellschaft zu ertheilen. Das Protokoll der Konferenz vom 2. und 3. Weinmonat 1854 sagt ausdrücklich in den Erwägungen, welche den Beschlüssen als Einleitung dienen, daß das Tracé als nach der Uebereinkunft vom 2. Christmonat 1852 definitiv festgesetzt betrachtet wird. In der Konferenz vom 15. März 1855 endlich verpflichteten sich die Abgeordneten der Stände Bern, Waadt und Genf, Namens ihrer Regierungen, das Gesuch einzureichen, daß die Eidgenossenschaft nach Art. 17 des Gesetzes von 1852, behufs Sicherstellung des Durchlasses durch das Gebiet des Kantons Freiburg, für die Eisenbahn von Ifernen nach Bern in der Richtung über Stäffis, Peterlingen, Wiffisburg, Murten und Laupen einschreiten wolle. Diese Uebereinkunft ist von den Regierungen der drei Kantone bestätigt worden.

Man ist daher, nach den Akten, zu der Annahme berechtigt, daß die Meinung der Mehrzahl der an der Linie Genf-Bern beteiligten Regierungen für die oben bezeichnete Richtung ist und daß sie dieselbe als die, ihren eigenen Interessen sowol, als denen der Schweiz am besten entsprechende betrachten.

Die Konzession, welche der Westbahngesellschaft am 8. Brachmonat 1853 vom Kanton Waadt für den Bau einer Eisenbahn in der Richtung über Murten nach Laupen ertheilt worden ist, wurde am 4. August gl. J. genehmigt, und keine Opposition wurde gegen die Genehmigung gemacht, welche doch involvirte, daß die Eidgenossenschaft nöthigenfalls auch die

Konzessionen erteilen werde, die zur Verbindung der Bahn zu einer fortlaufenden Linie nothwendig werden sollten. Später wurde eine Fristverlängerung für den Beginn der Arbeiten gewährt, ohne daß, laut den Akten, irgend welche Opposition sich gegen die Folgerungen, die aus dieser Schlußnahme gezogen werden könnten, erhoben hätte. Ohne auch diesen Vorgängen zu große Bedeutung beimessen zu wollen, kann man doch nicht annehmen, daß der Bund mit Rücksicht auf dieselben gegenüber dem Tracé über Murten keinerlei Verpflichtungen eingegangen habe.

Das seitherige Erlöschen der eidgenössischen Genehmigung ändert die vorher ausgesprochene Meinung der Bundesversammlung nicht.

Es veranlaßt uns dies, einige Worte über die Westbahngesellschaft zu sagen. Die Verlegenheit, in der sie sich befunden hat, innerhalb der vorgeschriebenen Frist das Kapital herbeizuschaffen und die Arbeiten zu beginnen, ist nicht ohne Beziehungen zu den Hemmnissen, auf die sie bei dem Bestreben stieß, eine zusammenhängende Linie zu erhalten. Man hätte vernünftigerweise von ihr nicht verlangen können, daß sie unter sich nicht zusammenhängende Bruchstücke baue. Sie hat mehrmals mit dem Stand Freiburg unterhandelt, um zu einem Abschluß zu gelangen. Allein, gebunden durch ihren Vertrag vom 8. Juni 1853 mit dem Stande Waadt, der sich zur Bahn über Murten verpflichtete, mußte sie jede fernere Unterhandlung mit Freiburg aufgeben. In der Konzession, die ihr durch diesen Stand am 3. Jänner 1853 erteilt wurde, verpflichtete sich diese Gesellschaft zur Erstellung einer Zweigbahn nach Freiburg für den Fall, daß die Linie über Murten geführt würde. Später gab sie diese Konzession auf, die übrigens nie die Bestätigung des Bundes erhalten hat; sie hörte auf, mit Freiburg zu unterhandeln und betrachtete sich als ihrer frühern Verpflichtung entbunden. Freiburg seinerseits trat mit der Centralbahngesellschaft in Beziehungen, um sie zu veranlassen, eine Konzession für das Freiburgergebiet nachzusuchen. Die Unterhandlungen erreichten aber ihren Zweck nicht. Die Westbahngesellschaft, einzig im Besitze der Konzession auf waadtländischem Gebiete in der Richtung auf Murten und Laupen, entschloß sich, da Freiburg die Ertheilung einer Konzession in dieser Richtung verweigerte, die Dazwischenkunft der Eidgenossenschaft zu dem Zwecke anzurufen, damit die Hindernisse gegen die Erstellung ihrer Linie gehoben würden. In ihrem Begehren geschieht auch der Zweigbahn nach Freiburg keine Erwähnung. Es liegt hierin aber nichts Ueberraschendes, da die alten Verträge gebrochen worden und die Gesellschaft mit einer andern Societät ein Verkommniß geschlossen hat, das sie in neue Verhältnisse stellt. Der Sachverhalt hat sich also geändert, und Freiburg selbst schlägt in seinem Beschluß vom 27. Wintermonat 1855 nicht mehr bedingungsweise die Linie über Murten mit einer Zweigbahn vor, sondern es verweigert geradezu den Durchlaß über sein Gebiet in jeder andern Richtung als über Freiburg. Wenn nun heute die Gesellschaften sich an den Bund wenden, um diesen Durchlaß auszuwirken, so wird, wenn er gewährt wird und Freiburg das Projekt, seine Linie zu bauen, fest hält, eine Zweigbahn unnötig. Wenn dagegen Frei-

burg der Ausführung seines Planes entsagt, so können die Unterhandlungen, welche die Folge grundsätzlicher Entscheidung über die Richtung sein werden, auch über die Frage einer Zweigbahn geführt werden. Der Bundesrath läßt daher für den Augenblick diese Frage unberührt, indem er sich auf die Festsetzung des Tracé beschränkt und es vermeidet, den Gegenstand mit einer Nebendiskussion zu vermischen, die eine Lösung nur schwieriger machen würde.

Dies sind die Hauptgesichtspunkte, unter denen sich diese Angelegenheit darstellt.

Man kann sie in folgende Worte zusammenfassen: Freiburg verweigert den Zentral- und Westbahngesellschaften eine Konzession auf seinem Gebiete für den Bau einer Eisenbahn von Yverden nach Bern über Stäffis, Peterlingen, Murten und Laupen. Waadt weigert sich, den Bau dieser nämlichen Bahn in der Richtung über Peterlingen und Freiburg zu gestatten. Es ist demnach hier ein Streit zwischen zwei souveränen Kantonen zu entscheiden, da alle Vergleichsversuche erfolglos geblieben sind. Der Bund, nach Art. 17 des Gesetzes über das Eisenbahnwesen berufen, hier einzuschreiten, muß nothwendig sich für eine dieser Richtungen aussprechen, und folglich einen der souveränen Kantone zum Nachgeben zwingen. Welchen aber?

Der Bundesrath hat, nach Prüfung der einzelnen Umstände gefunden, daß die vorzuziehende Linie nicht diejenige sein kann, welche die mangelhafteste ist und dem Betriebe Hindernisse darzubieten scheint, die ferner ein bedeutendes Anlagkapital erfordert, dagegen geringere Ertragsfähigkeit bietet und nur Aussichten auf eine späte oder ungewisse Erstellung hat. Die Souveränität, welche hier Recht bekommen muß, ist die, welche die meisten Gründe für sich hat, diejenige, welche unter Anderm die unmittelbare Erstellung der von ihr gewählten Linie sichert und die dann auch dem gemeinen Besten und dem allgemein gefühlten Bedürfnisse einer schnellen und sichern Verbindung Genüge leistet.

Allgemein wird zur Zeit die Beilegung der bestehenden Konflikte, welche die Entwicklung der Eisenbahnunternehmungen hemmen, gewünscht, und der Bundesrath glaubt, dem Wunsche der Bundesversammlung zuvorzukommen, indem er ihr die Gelegenheit bietet, sich über diesen Gegenstand auszusprechen.

Der Antrag des Bundesrathes wird vom Gedanken geleitet, den Vorzug derjenigen dieser beiden Richtungen zu geben, welche, in Betracht der Umstände, am besten dem allgemeinen Bedürfnisse zu entsprechen scheint. Er hat alle der Frage fremden Abneigungen oder Sympathien bei Seite gelassen und sich bestrebt, über die Anforderungen des rein kantonalen Interesses sich zu erheben. Er hat sich ebenfalls bemüht, streng auf dem Gebiete der gesetzlichen Befugnisse zu bleiben.

Der der Bundesversammlung vorgelegte Beschlusentwurf huldigt in seinem 1. Art. dem Grundsatz einer, beiden Gesellschaften auf dem Gebiete des Kantons Freiburg zu gewährenden Zwangskonzession. Nachdem dieser Grundsatz aber einmal festgestellt war, so schien es angemessen, die Gesellschaften auf Unterhandlungen mit dem Stande Freiburg zu verweisen.

Es ist nothwendig, daß dieser Stand über die Konzessionsbedingungen vernommen werde und der Bundesrath wird, nach Art. 16 des Gesetzes vom 28. Juli 1852, sich bei den Verhandlungen vertreten lassen. Für den Fall, daß die Parteien sich nicht verständigen und keine Uebereinkunft zu Stande kommen könnte, wird der Bundesrath beauftragt, einen Konzessionsentwurf auszuarbeiten, den er der Bundesversammlung im Monat Juli nächsthin zur definitiven Genehmigung vorlegen wird.

Diese Verfahrungsweise, welche den gerechten Ansprüchen Freiburgs hinsichtlich der Feststellung der Konzessionsbedingungen Rechnung trägt, hat das Mißliche, daß der Definitiventscheid bis zum Monat Juli verzögert wird. Allein diese Verzögerung ist mehr eine scheinbare, als eine wirkliche; denn die Gesellschaften, durch die Entscheidung der Grundfrage fürderhin sicher, unter sich verbunden zu sein und nicht mehr bloße Bruchstücke in ihrer Verfügung zu haben, werden sofort die Arbeiten auf allen Theilen des waadtländischen Gebietes beginnen können.

Eine Verfahrungsweise, wobei man, um Zeit zu gewinnen, eine Verhandlung über Konzessionsbedingungen mit dem betreffenden Kanton vermeiden wollte, schiene zu hart. Bei den zu berathenden Bedingungen kann dann neuerdings die Frage einer Zweigbahn nach Freiburg angeregt werden, indem diese nicht der Art ist, um zur Zeit auf die Hauptfrage einen Einfluß auszuüben, und ihre Prüfung mit besserem Erfolge bei der Festsetzung der Konzessionsbedingungen für die Linie über Murten stattfinden wird.

Was das Dekret des Gr. Rathes des Kantons Freiburg vom 27. Nov. 1855 anbetrifft, so wird gegenwärtig über dessen Inhalt nicht eingetreten.

B. Frage der Fristerneuerung für die Westbahnkonzession.

Nach Art. 11 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen soll bei der Genehmigung einer Konzession durch die Bundesversammlung jeweilen eine Frist bestimmt werden, binnen welcher die Erdarbeiten begonnen und ein Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues geleistet werden soll, und zwar in der Meinung, daß nichtgeschehensfalls die Bundesgenehmigung erlischt.

Wie aus dem thatsächlichen Theile dieser Botschaft hervorgeht, ward bei der Genehmigung der Konzession an die Westbahngesellschaft vom 4. August 1853 ihr diese Frist auf 15 Monate, d. i. bis zum 4. Oktober 1854 bestimmt, mit dem ausdrücklichen Beifügen, daß im Falle der Nichterfüllung die Bundesgenehmigung erlösche. Auf das Gesuch der Westbahngesellschaft wurde diese Frist, in Folge spezieller Ermächtigung der Bundesversammlung, durch Beschluß des Bundesrathes vom 8. Jänner 1855 bis zum 30. Juni gl. J. verlängert.

Thatsächlich steht nun fest, daß jedenfalls die eine der Bedingungen, nämlich der Ausweis über die Mittel binnen der bestimmten Frist nicht erfolgte; nach der Anschauungsweise des Bundesrathes wurde auch der andern Bedingung — Beginn der Erdarbeiten — nicht nachgekommen, obgleich der Staatsrath des Kantons Waadt in seiner zweiten darauf bezüg-

lichen Zuschrift vom 4. September 1855 das Gegentheil nachzuweisen versucht. Abgesehen davon bewirkte jedenfalls schon die Versäumniß der ersten Bedingung die Erlöschung der Konzessionsgenehmigung des Bundes.

In den von uns erlassenen Bescheiden an den Staatsrath von Waadt beschränkten wir uns darauf, die Thatsache der Erlöschung zu konstatiren, die Frage einer allfälligen Erneuerung der Konzessionsgenehmigung aber an die Entscheidung der Bundesversammlung zu verweisen. Nach den Bestimmungen des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen stehen nämlich die Konzessionsgenehmigungen und folglich auch Verlängerungen oder Erneuerungen von solchen einzig dieser Behörde zu. Der Beschluß derselben vom 25. Juli 1855 ermächtigte den Bundesrath zur Entscheidung der Frage schon deshalb nicht, weil inzwischen von den Kantonen Genf und Freiburg gegen die Fristerneuerung Einsprache erhoben ward.

Ein spezielles Gesuch an die Bundesversammlung oder an den Bundesrath zur Erneuerung der Konzessionsgenehmigung liegt nun zwar weder vom Staatsrathe von Waadt, noch von der Westbahngesellschaft vor. Bei dem Zusammenhange dieser Frage mit dem ganzen obwaltenden Konflikt und dem Inhalte der Akten, die darüber gewechselt wurden, ist dieß jedoch kein Grund, um nicht auch in die Erörterung und den Entscheid dieser Frage einzutreten.

Die Einsprachen der Kantone Genf und Freiburg wurden wesentlich hervorgerufen durch die damalige finanzielle Lage der Gesellschaft, die sie als außer Stand erscheinen ließ, ihre Verpflichtungen wirklich zu erfüllen, und durch den Streit, der über die Bahnrichtung im Kanton Freiburg herrschte. In Folge des seitherigen Vertrages der Westbahngesellschaft mit dem Crédit mobilier und der Lösung der Konzessionsfrage im Kanton Freiburg, die durch diese Botschaft herbeizuführen bezweckt wird, fallen diese beiden Gründe weg.

Wir sind deshalb der Ansicht, es sei die Bundesgenehmigung der Konzession an die Westbahngesellschaft vom 4. August 1853 in der That zu erneuern und der letztern für den Beginn der Erdarbeiten und den Ausweis über die Mittel der Gesellschaft eine neue Frist anzusetzen.

Diese neue Frist dürfte bis zum 1. Juli 1856 erstreckt werden, da bis zu diesem Termine die Gesellschaft hinreichenden Spielraum hat, um sowohl den Anfang mit den Erdarbeiten zu machen, als den Ausweis über die Mittel zu leisten.

Wir gelangen deshalb in dieser Frage zu dem Antrage, der in dem Beschlusentwurfe Litt. B enthalten ist.

C. Genehmigungsfrage der Konzession an Bartholony und Comp. im Kanton Genf.

Bei der Entscheidung über diese Frage sind es nur zwei Punkte, die einer besondern Erwägung bedürfen.

Sowol nach der Konvention, wie sie zwischen dem Staatsrathe und den Herren Bartholony, General Dufour, Kohler und Ador abgeschlossen

worden, als nach den Ergänzungen, welche der Große Rath des Kantons Genf beifügte, lautet die Konzession, um die es sich hier handelt, alternativ auf die genannten vier Namen oder auf die Gesellschaft von Lyon; es erscheint aber nicht zweifelhaft, daß die Konzession effektiv auf die Lyonergesellschaft übergehen und die dießfällige Bahnstrecke ein integrierender Bestandtheil der Eisenbahn von Lyon-Genf werden und unter die nämliche Hauptverwaltung gestellt werden soll.

Bereits durch die Konvention vom 27. Oktober 1852 mit Genehmigung der Bundesversammlung vom 2. Hornung 1853 ward den Herren Dufour, Bartholony und Kohler zu Handen der Kompagnie, die sich in Frankreich zum Bau der Bahn von Lyon nach Genf bilden wird, die Bahnstrecke von der französischen Gränze bis zur Stadt Genf konzessirt, und dieselbe ist dermal in der Ausführung begriffen. Die Gesellschaft von Lyon ist demnach bereits Inhaber der Bahn auf Schweizergebiet bis zur Stadt Genf. Ihr wurden für diese Bahnstrecke vom Kanton Genf diejenigen Konzessionsbedingungen eingeräumt, wie sie die Gesellschaft in Frankreich erhielt, mit Vorbehalt jedoch der Gesetze des Bundes und des Kantons Genf.

Es entsteht nun die Frage, ob mit Rücksicht auf die militärischen Interessen der Schweiz es rathsam sei, der Lyonergesellschaft eine Verlängerung ihrer Bahn über die Stadt Genf hinaus nach dem Innern der Schweiz hin zu gestatten? Um diese Frage zu würdigen, machen wir aufmerksam, daß laut den von der französischen Regierung genehmigten Statuten dieser Gesellschaft dieselbe, so wie deren Administration ihren Sitz in Paris hat. Die Generalversammlung der Aktionäre entscheidet über die Frage einer Veräußerung oder Fusion der Bahn; der Administrationsrath bestimmt alles, was auf den Betrieb der Bahn Bezug hat; er ernennt alle Beamten und Angestellten und beruft dieselben ab; er regulirt alles, was die Anschaffung und die Disposition über das Materielle und die Maschinen betrifft. Laut der Konzession der französischen Regierung steht dieser letztern der Rückauf der Bahn nach Ablauf von 15 Jahren zu, und sie ist im Falle des Bedürfnisses jederzeit befugt, Truppen und Kriegsmaterial auf der Eisenbahn zu transportiren, zu welchem Ende die Gesellschaft sofort alle ihr zu Gebote stehenden Transportmittel zur Verfügung zu stellen hat.

Wenn die militärische Bedeutung der schweizerischen Eisenbahnen gesichert bleiben soll, so dürfen dieselben nicht Bestandtheile fremder Eisenbahnen werden, sondern müssen unter eigener selbstständiger Verwaltung im Lande selbst stehen, und ihr eigenes Betriebs- und Transportmaterial besitzen, von welchen die Hauptdepots ebenfalls im Lande selbst sich befinden. Das im Art. 2 der Genfer-Konzession vorgesehene Komite, welches aus wenigstens vier Schweizerbürgern zusammengesetzt werden und in Genf seinen Sitz haben soll, ersetzt die Selbstständigkeit der Bahnverwaltung und ihres Betriebes nicht, da die Hauptadministration, welcher allein die wichtigsten Kompetenzen vorbehalten sind, immerhin von Paris ausgeht.

Neben den militärischen Gründen gebieten aber auch die fiskalischen

Interessen der Eidgenossenschaft in Beziehung auf den einstigen Rückkauf u. s. w., daß die Bahnen auf Schweizergebiet einer selbständigen Verwaltung und einem von fremden Bahnen getrennten Betriebe unterworfen seien, da ohne eine solche Selbstständigkeit die wichtigsten Faktoren für die einstige Ausmittlung des Rückkaufspreises verloren gehen. Ueberdies würde die Verschmelzung der Bahnstrecke von Genf bis an die waadtländische Gränze mit der Lyon-Genfer-Bahn eine künftige Fusion der schweizerischen Eisenbahnen unter sich in erheblichem Grade erschweren. In allen diesen Beziehungen verweisen wir auf die besondere Botschaft, welche wir mit Beziehung auf die Frage der Veräußerung oder Verschmelzung der schweizerischen Eisenbahnen mit fremden Gesellschaften und Verwaltungen an Sie richten.

Wir sind deshalb der Ansicht, daß eine Konzession der Bahn von Genf an die Waadtländergränze an die Gesellschaft von Lyon nicht zugegeben werden dürfe, sondern eine von der Lyon-Genferbahn getrennte und selbstständige Verwaltung derselben stattzufinden habe, und daß nur mit dieser ausdrücklichen Einschränkung die Konzession an die Herren Bartholomy und Comp. zu genehmigen sei.

Ein zweiter Punkt, welcher zu erwägen ist, betrifft die Rückkaufbedingungen. Der Kanton Genf behält sich in der Konzession nach dem in Frankreich üblichen Systeme den unentgeltlichen Heimfall der Bahn nach Ablauf der Konzessionsfrist vor. Findet der Rückkauf, sei es durch den Bund oder den Kanton früher statt, so fällt dem Kantone in jedem Falle das bis zu diesem Zeitpunkte sich ergebende Amortisationskapital zu, welches durch gleichmäßige Annuitäten gebildet und so berechnet wird, daß bis zum Ablaufe des letzten Konzessionsjahres das ganze Anlagkapital gedeckt wird.

Es darf nun gefragt werden, ob der Bund lästigere Rückkaufbedingungen eingehen solle, als der Kanton Genf es gethan hat? Der Art. 14 des schweizerischen Eisenbahngesetzes setzt keineswegs für alle schweizerischen Eisenbahnen gleichmäßige Rückkaufbedingungen voraus, sondern schreibt vor, daß solche jeweilen im einzelnen Falle festzusetzen seien. Dennoch sind wir der Ansicht, daß bei vorliegender Konzession von den bisher aufgestellten Rückkaufbedingungen nicht abzuweichen sei. Schon bei der Konzession vom 27. Oktober 1852 behielt sich der Kanton Genf in gleicher Weise günstigere Rückkaufbedingungen vor, indem er sich für alles, was nicht den eidgenössischen und kantonalen Gesetzen widerspricht, auf die französische Konzession an die Lyonergesellschaft berief. Bereits für jene Konzession setzte aber die Bundesversammlung für die Eidgenossenschaft die nämlichen Rückkaufbedingungen fest, wie bei den übrigen schweizerischen Konzessionen, und es war dieß um so weniger unbillig, da der Kanton Genf bei jener Konzession der Gesellschaft eine direkte Staatsunterstützung von zwei Millionen Franken erteilte, eine Summe, welche durch Einräumung des unentgeltlichen Heimfalls der Bahn nach 99 Jahren lange nicht aufgewogen wird. Das Zustandekommen der jetzigen Konzession steht mit den Verhandlungen der frühern unläugbar im Zusammenhange, und

wenn auch bei dieser der Kanton Genf sich den einstigen unentgeltlichen Heimfall der Bahn vorbehält, so wiegt auch dieser Vortheil die vom Kanton ertheilte frühere Unterstützung der Bahnunternehmung noch nicht auf.

Es wäre deshalb ungerechtfertigt und unbillig, wenn der Bund gegenüber dem Kanton Genf nun andere Rückkaufsbedingungen aufstellen würde, als er dieß gegenüber den andern Kantonen gethan hat.

Der Einsprache des Staatsrathes von Waadt gegen die Genehmigung dieser Konzession wird, so weit sie sich auf die militärischen Interessen der Schweiz bezieht, laut obigen Erörterungen Rechnung getragen; in ihrem übrigen Inhalte dagegen erscheint uns dieselbe nicht als begründet.

Wir stellen deshalb in dieser Frage den Antrag, der in dem Beschlusentwurfe Litt. C hienach enthalten ist.

Uebrigens benutzen wir diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Januar 1856.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Präsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler: **Schiesß.**

III. Beschlusentwürfe.

A. Entwurf zu einem Bundesbeschlusse, betreffend die Eisenbahn im Kanton Freiburg.

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des Dekretes des Großen Rathes von Freiburg, vom 27. November 1855, betreffend die Erstellung der Eisenbahn im Kanton Freiburg, welche einen Bestandtheil der Linie zwischen Bern und Genf bildet, in der Richtung von Thörisshaus-Freiburg-Peterlingen-Stäfsis-Iserten;

des gemeinschaftlichen Begehrens der Zentral- und Westbahngesellschaften, vom 11. Dezember 1855, um Ertheilung einer Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete, in der Richtung von Pfauen, Murten und Laupen;

des besondern Begehrens der Westbahngesellschaft vom gleichen Tage, um Ertheilung einer nämlichen Konzession gegen den Kanton Freiburg für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete, in der Richtung von Yverdon nach Payerne;

der Denkschriften und Erklärungen des Staatsrathes von Freiburg, vom 17. Juni 1855, vom 7. und 30. November und vom 3. Dezember

1855, und des Staatsrathes von Waadt, vom 29. Juni 1855 und 30. Oktober 1855;

und der übrigen sachbezüglichen Zuschriften dieser Regierungen;
der Botschaft des Bundesrathes, vom 7. Januar 1856;

in Anwendung des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Art. 1. Der Kanton Freiburg ist gehalten, für die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete in der Richtung von Ifernen nach Bern über Stäfsis, Peterlingen, Murten und Laupen eine Konzession zu erteilen.

Art. 2. Diese Konzession wird erteilt:

- a. gemeinschaftlich den Eisenbahngesellschaften der Zentral- und Westbahn für denjenigen Bahntheil, welcher zwischen Pfauen und Laupen auf freiburgischem Gebiete über Murten führt, nach Massgabe ihres dießfälligen Gesuchs vom 11. Dezember 1855;
- b. speziell der schweizerischen Westbahngesellschaft für denjenigen Bahntheil, welcher auf freiburgischem Gebiete zwischen Ifernen und Pfauen über Peterlingen führt, gemäß ihrem Gesuche vom 11. Dezember 1855.

Art. 3. Die Gesellschaften der Zentral- und Westbahn haben gemeinschaftlich für die Bahnstrecke auf Freiburgergebiet zwischen Pfauen und Laupen, und die Westbahngesellschaft für sich allein für den Bahntheil von Freiburgergebiet zwischen Ifernen und Pfauen mit der Regierung auf Freiburg über die Grundlagen und Bedingungen der Konzession zu unterhandeln.

Bei diesen Unterhandlungen wird sich der Bundesrath, nach Massgabe des Art. 16 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852, vertreten und angelegen sein lassen, bei den Parteien auf gütliches Verständniß über die Grundlagen der Konzession hinzuwirken.

Art. 4. Sollten sich bis zum 1. Mai 1856 die Parteien nicht verständigen und keine Uebereinkunft zwischen der Regierung und den beiden Bahngesellschaften zu Stande kommen, so ist der Bundesrath jetzt schon beauftragt, der Bundesversammlung bei ihrem ordentlichen Zusammentritt im Juli 1856 eine förmliche Konzession zur definitiven Genehmigung vorzulegen.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

B. Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend die Eisenbahn von Morsee nach Genf und von Yferten nach Bern.
(Erneuerung des Bundesbeschlusses vom 4. August 1853).

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

der Zuschriften des Staatsrathes des Kantons Waadt an den Bundesrath, vom 26. Juli und vom 2. September 1855, betreffend die Frage: ob die Bundesgenehmigung, d. d. 4. August 1853, der Konzession des Kantons Waadt an die Westbahngesellschaft als erloschen zu betrachten sei;

der Erwidierungen des Bundesrathes an den Staatsrath von Waadt, vom 2. August und 14. September 1855, und der Botschaft desselben vom 7. Januar 1856;

der Einsprachen des Staatsrathes von Genf, vom 21., und des Staatsrathes von Freiburg, vom 27. Juli 1855;

in Anwendung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Art. 1. Der Beschluß der Bundesversammlung vom 4. August 1853, betreffend die Eisenbahn von Morsee nach Genf und von Yferten nach Bern wird anmit erneuert.

Art. 2. Für den Beginn der Erdarbeiten und für Leistung eines genügenden Ausweises über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues auf der Linie von Morsee-Genf und von Yferten-Bern wird eine neue Frist bis zum 1. Juli 1856 bestimmt, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession, so weit sie sich auf die Linie Morsee-Genf und Yferten-Bern bezieht, erlischt.

Art. 3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

C. Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend die Eisenbahn von Genf bis an die Gränze des Kantons Waadt.

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der Konzession des Staatsrathes des Kantons Genf an die Herren Francois Bartholony, General Dufour, Christian Kohler und Ludwig Ador, vom 4. August 1853, vom Großen Rathe modifizirt

und genehmigt den 1. September 1855, und des beigefügten Pflichtenheftes, d. d. 2. November 1855, betreffend die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn auf dem Gebiete des Kantons Genf, inbegriffen die Gemeinde Celigny, in der Richtung gegen Morsee;

nach Einsicht der Einsprache des Staatsrathes von Waadt gegen die Genehmigung dieser Konzession durch den Bund, d. d. 3. September 1855;
nach Einsicht der Botschaft des Bundesrathes, vom 7. Januar 1856;
in Anwendung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Art. 1. Es wird dieser Konzession, unter nachstehenden Vorbehalten und Bedingungen, die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 2. Diese Konzession darf an die Gesellschaft der Genf-Lyoner-Bahn nicht abgetreten und die Bahn selbst in ihrem Eigenthume und ihrer Verwaltung mit einer auswärtigen Bahn nicht verschmolzen und nicht unter eine auswärtige Administration gestellt werden.

Art. 3. In Erledigung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 4. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10

Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 6. Ueberdies sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung, und insbesondere des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession und des beigefügten Pflichtenheftes in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 7. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über die Eisenbahnkonflikte in der Westschweiz. (Vom 28. Dezember 1855.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.01.1856
Date	
Data	
Seite	13-69
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 807

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.