

SPEZIALAUSGABE EINWEIHUNG 28. AUGUST 2012

Quai Julien-Schaller

(1807-1871) Conseiller d'Etat - Initiateur
du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne

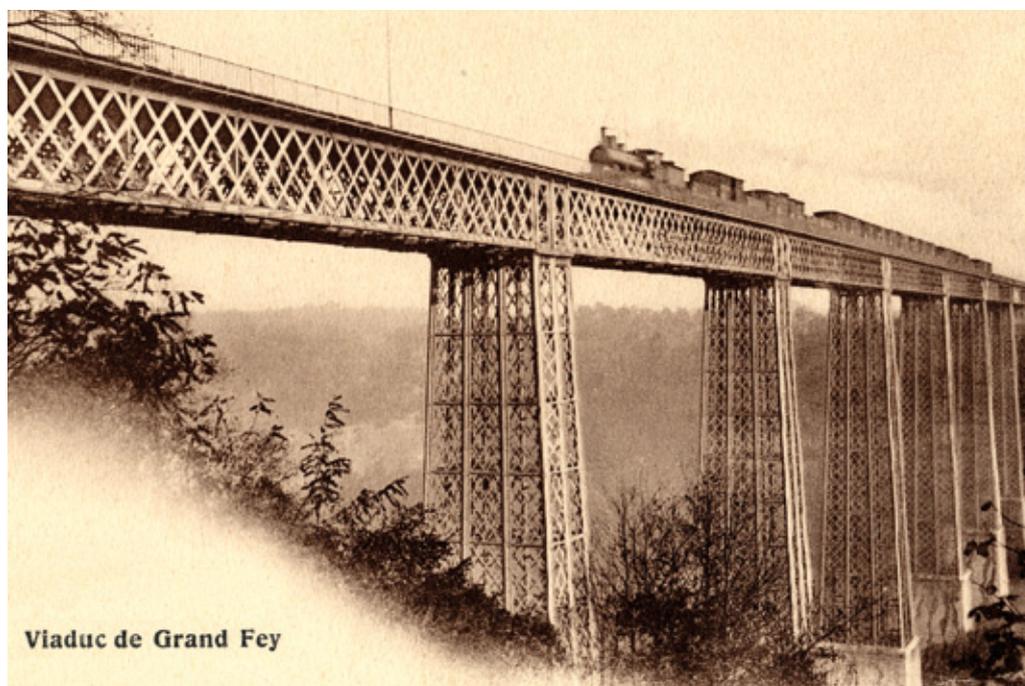
Freiburger Geschichte

DIE DAMPFEISENBAHN ERREICHT FREIBURG BEGINN EINES GROSSEN ABENTEUERS (1845-1862)

Die Eisenbahn und ihre Realisierung im Kanton Freiburg waren im 19. Jh. ein Thema, welches die Freiburger stark bewegte.

Da war zuerst einmal der Bau der Eisenbahnlinie Bern-Lausanne. Sollte sie durch das Broyetal oder über die Stadt Freiburg führen? Wenn Letzteres: sollte die Streckenführung

über Bulle oder Romont gehen? Wie liessen sich diese gewaltigen Infrastrukturprojekte finanzieren? Diese Fragen bewegten die Freiburger von 1854 bis 1862. Um dieses grosse Abenteuer handelt es sich hier, anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der Eisen-



Viaduc de Grand Fey

bahnverbindung Lausanne-Freiburg-Bern (L-F-B) im September 2012.

Die Anfänge der Eisenbahn

Im Jahr 1825 nahm die erste Bahnlinie in England ihren Betrieb auf. Auf dem Kontinent begannen Belgien, Frankreich und die deutschen Staaten mit dem Aufbau eigener Schienennetze. Die Schweiz war dagegen erheblich im Rückstand, gab es doch im Jahr 1847 gerade einmal 15 km Schienen (die Strecken Zürich–Baden und Basel–Saint Louis). Erst die Gründung des Bundesstaates (1848) und die gute Konjunktur der Wirtschaft in den Jahren 1850-1860 ermöglichten den Ausbau eines dichten Schienennetzes in unserm Land.

Strasse und Schiene vor 1848

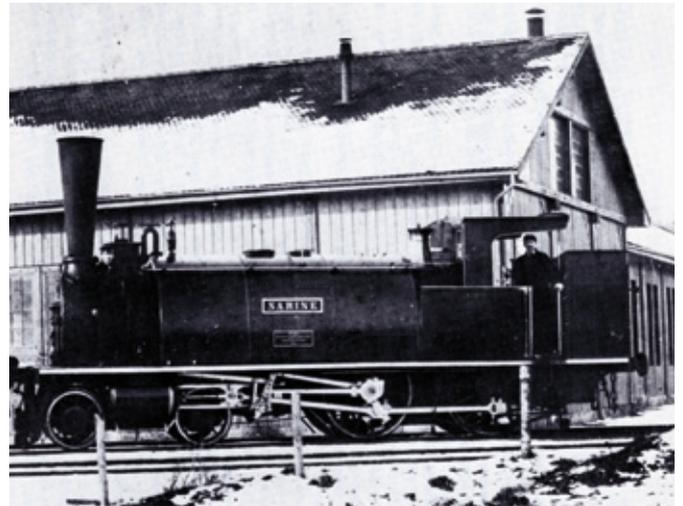
Der Kanton Freiburg kontrollierte Teile von drei Verkehrswegen der Westschweiz: Bern–Murten–Payerne–Lausanne, Bern–Freiburg–Romont–Lausanne und Bern–Freiburg–Bulle–Vevey. Die aufeinanderfolgenden Regierungen richteten ihr Augenmerk vor allem auf die Achse Bern–Freiburg–Bulle–Vevey, die das Kantonsgebiet auf seiner ganzen Länge durchquerte. Bis 1848 galt es, soviele Poststrassenkilometer wie möglich zu kontrollieren, da sie eine Einkommensquelle darstellten, sowie den abgabepflichtigen Strassenverkehr möglichst durch den Kanton zu leiten.

Die Regierung, die 1830 durch die liberale Revolution an die Macht gekommen war, betrieb eine dynamische Verkehrspolitik. Sie begünstigte vor allem die Route über den Hauptort und Bulle, die als «Rückgrat des Kantons» galt. Sie unterstützte auch die privaten Projekte Joseph Chaleys (1795-1861) zur Errichtung zweier Hängebrücken in Freiburg.

Die Eisenbahn taucht erstmals 1845 in den Kantonsgeschäften auf: eine englische Gesellschaft beabsichtigte, eine Bahnlinie Genf–Konstanz über Lausanne–Freiburg–Bern–Luzern–Zürich zu realisieren. Da die Strecke nördlich der Kantonshauptstadt verlaufen würde, beauftragte die Regierung den Ingenieur Stuckart, eine deutlich verbesserte Linienführung zu studieren, welche die bevölkerungsreichsten Zentren des Kantons verbinden würde. In Freiburg und Murten wurden Eisenbahnkomitees gegründet, die jeweils unterschiedliche Trassen propagierten. Mit dem Sonderbundskrieg von 1847 nahm diese Aufbruchsstimmung ein jähes Ende.

Zukunftsorientierte Radikale an der Macht (1848-1856)

Als Folge der Niederlage der Sonderbundstruppen



Lokomotive 2/4 gekuppelt «La Sarine» Nr. 10 in Freiburg

kamen im November 1847 die Radikalen an die Macht. Die Konservativen, die eine Staatenbund-Lösung anstrebten, hatten alles Vertrauen verloren. Dort, wo sie nicht durch ihre Ideologie verblendet waren, erreichten die Radikalen vieles: Zivil- und Strafgesetzbuch, Gesundheitsgesetz, Gesetz über die Organisation des Staatsrates und über die Strassen.

Vom neuen Regime wurden die Verkehrswege als prioritär eingestuft. Ziel war es, Freiburg aus seiner selbstgewählten Isolation im neuen Bundesstaat herauszuführen. Der Staatsrat schrieb 1848 in seinem ersten Verwaltungsbericht:

« ...une population isolée des autres se flétrit, se dégrade et devient tôt ou tard la victime de l'erreur ou de la tyrannie. En revanche, les voies de communication établissent entre les peuples une communauté de vue et d'intérêt aussi favorable au progrès des idées qu'à celui de la liberté. »

Die Modernisierung der Strassen war eines der Hauptziele der Radikalen, die dafür 20 bis 30% der Staatsausgaben verwendeten. Sie erliessen das Strassengesetz von 1849, das so modern war, dass es bis 1923 in Kraft blieb! Dieses Gesetz schaffte ein Strassennetz von 472 km Länge (gegenüber 234 km laut dem Gesetz von 1830). Die radikale Regierung plante ein dichtes Strassennetz und begann mit dessen Realisierung. Sie baute die Brücke über die Glane und veranlasste den Rückkauf der Mauten der Hängebrücken der Kantonshauptstadt, die in privaten Händen waren: die grosse Hängebrücke und die Galternbrücke. Es konnte gar nicht anders



Links: James de Rothschild, (1792-1868): Pariser Banquier und Pionier der Eisenbahn in Frankreich und der Schweiz. Finanziert die Linie Lausanne-Freiburg-Bern.

Rechts (v. l. n. r.): Die Gebrüder Isaac (1806-1880) und Emile Pereire (1800-1875), Pariser Banquiers und Konkurrenten der Rothschild beim Eisenbahnbau in der Westschweiz.



sein, als dass die Männer, die von 1848 bis 1856 an der Macht waren, dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahn eine grosse Bedeutung beimassen!

Ein komplexes Bahnproblem

Die Frage nach der Verbindung zwischen dem Genfersee und der Region Bern war eine komplexe, und zwar auf drei Ebenen:

- Auf internationaler Ebene: Der *Crédit mobilier* der Gebrüder Pereire und die *Réunion financière* der Rothschild stritten sich um die Linien in Frankreich und in der Schweiz. Die Pereire unterstützten das Projekt durch das Broyetal, während die Rothschild sich für eine Linie über Freiburg stark machten.
- Auf interkantonaler Ebene: Die Freiburger Behörden wünschten sich eine Eisenbahnlinie quer durch das Zentrum des Kantons, während der waadtländische Staatsrat eine Strecke über Payerne und Murten realisieren wollte.
- Auf kantonaler Ebene: Seebezirk und Broyebezirk wollten eine Bahnlinie durch ihr Gebiet, und ebenso die Bezirke Sense, Saane und der Süden des Kantons.

In dieser komplexen Situation nahm der Anführer der Radikalen, Julien Schaller (siehe seine Biographie), bei der Verteidigung der kantonalen Interessen eine besondere Position ein.

Die Phase der Streckenstudien (1850-1852)

1848 war die Geburtsstunde des schweizerischen Bundesstaates. Seine radikalen Anführer, die über geringe finanzielle Mittel verfügten, betrieben eine vorsichtige Eisenbahnpolitik: der Streckenbau wurde für ein halbes Jahrhundert dem privaten Sektor überlassen, während der Bund die Rolle des Schiedsrichters bei Konflikten zwischen den kantonalen Konzessionen übernahm. Der Bundesrat gab Expertenstudien in Auftrag: diese führten zu heftigen Reaktionen, sahen sie doch eine Linienführung über Genf–Morges–Yverdon–Solothurn–Zürich vor, ohne Lausanne, Freiburg und Bern! Die Kantonsregierungen legten Protest ein, da der Eisenbahn eine ausserordentliche Bedeutung beigemessen wurde: Sie erlaubte den Transport von Reisenden und Gütern mit der dreifachen Geschwindigkeit, aber nur den halben Kosten einer Reise per Kutsche, Fuhrwerk oder auf dem Wasser.

Der Bundesrat beriet sich mit den Kantonen. Der Staat Freiburg verteidigte die Streckenführung Bern–Freiburg–Romont–Lausanne (9. Januar 1850), die er bereits vom Ingenieur Stuckart hatte untersuchen lassen. Da er die Pläne für das Broyetal kannte, wollte der Staatsrat nicht alles auf eine Karte setzen und engagierte deshalb den polnischen Ingenieur Stryjenski, um die Pläne für eine Linie Bern–Freiburg–Payerne zu erstellen. Diese Streckenführung stellte für die kantonalen Behörden eine Alternative dar: Sie würde zumindest den Sense-, Saane- und Broyebezirk bedienen. Stryjenski wurde weiter beauftragt, verschiedene Varianten mit ihren Kosten auszuarbeiten.

Der Bericht Stryjenskis sah die Realisierung mehrerer Linien vor, allerdings mit ganz unterschiedlichen Kosten:

- Bern–Laupen–Murten–Payerne, 5'900'000 Fr.;
- Bern–Thörishaus–Freiburg, 8'012'000 Fr.;
- Bern–Murten–Payerne–Yverdon, 15'000'000 Fr.;
- Bern–Freiburg–Romont–Lausanne, 30'000'000 Fr.

Es zeigte sich, dass die ungleichmässige Topographie des Freiburger Mittellandes einen Nachteil für diejenigen Projekte darstellte, welche durch das Zentrum des Kantons führten. Der Staatsrat muss wirtschaftliche und demographische Argumente erarbeiten, um die Streckenführung zu verteidigen, welche den Anschluss der Kantonshauptstadt ans Schienennetz bringen sollte. Er war sich auch bewusst, dass der Kanton viel Geld in die Eisenbahn würde stecken müssen.

Steigende Spannung (1853-1854)

Die Gefahr wurde offensichtlich, als zwei Bahngesellschaften vom Bund Konzessionen für die Linien Morges–Lausanne–Yverdon und Genf–Lausanne–Payerne–Murten–Olten erhielten. Diese beiden Gesellschaften fusionierten 1853 zur *Compagnie de l'Ouest suisse*. Trotz dieses Gegenspielers verteidigte der Staatsrat auf den interkantonalen Eisenbahnkonferenzen unablässig die Freiburger Interessen. Insgeheim unterstützte er die Bemühungen des *Comité central des chemins de fer*, das unter der Leitung des Freiburger Stadtammanns Cuony stand und sich für eine Streckenführung durch das Zentrum des Kantons einsetzte.

Bald darauf erhielt der Kanton Freiburg von der

Karl von Etzel (1812-1865)

Geb. in Heilbronn, Deutschland, als Sohn eines Oberbaurats. Er ging 1835 zunächst nach Paris und wurde Ingenieur der Versailler Bahn. Danach Tätigkeit im Eisenbahnwesen Wiens und Oberbaurat in württembergischem Staatsdienst. Bekannt durch den Bau des Rosensteintunnels bei Stuttgart, den Bahnhof von Stuttgart und den 1853 vollendeten Viadukt von Bietigheim. Ab 1852 Oberingenieur der Schweiz. Centralbahn und Oberbauleiter der Vereinten Schweizer Bahnen. 1854 Projekt für den provisor. Bahnhof an der Langen Gasse 84-86 (Abschnitt Basel-Liestal). Er errichtete 1856-58 in Basel den Bau Marktplatz 11 (Bank in Basel).

Casimir Aleksander Stryjenski (1804-1875)

Geb. in Bialystok (Preussen, heute Polen), Militärschule in Warschau. S. nahm im russisch-türkischen Krieg 1828 an der Belagerung von Varna teil. Während des poln. Aufstands 1830-31 wurde er Hauptmann. Als Flüchtling in der Schweiz liess er sich 1833 im Kt. Bern, 1839 in Genf nieder. Der bei der Genfer Kantonsverwaltung angestellte S. war für den Kanton Freiburg an der Erarbeitung der Dufourkarte beteiligt und zeichnete Schulkarten von Freiburg und Genf. Als Ingenieur erhielt er 1850 vom Freiburger Staatsrat den Auftrag Studien von verschiedenen Streckenvarianten durch den Kanton zu erstellen.

Compagnie de l'Ouest suisse ein Gesuch um Erteilung einer Konzession für das Kantonsgebiet, für den Broye- und Seebezirk. Die Regierung und das Parlament fügten dem Konventionsentwurf folgendes hinzu:

«*Si, après de nouvelles études que le Conseil d'Etat et la Compagnie font faire, il est démontré que la direction par ou près de la ville de Fribourg soit possible, sans être plus onéreuse pour la Compagnie, notamment aussi lorsque la possibilité de cette direction étant reconnue, la différence de la dépense de construction ne serait pas à la charge de la Compagnie, elle devra, à la réquisition du Conseil d'Etat, la préférer à la ligne par Morat.*»

Dieser freiburgische Entscheid vom 2. Januar 1854 führte zum Abbruch der Beziehungen mit der Compagnie de l'Ouest suisse. Ein Zahlenkrieg begann. Ein im Auftrag des Staatsrats erstellter Bericht des Ingenieurs Etzel kam zum Schluss, dass eine Linie Thörishaus–Freiburg–Payerne 9'180'000 Fr., die Strecke Thörishaus–Murten–Payerne jedoch 8'100'000 Fr. kosten würde. Die Compagnie de l'Ouest suisse hingegen ging von zusätzlichen Kosten von 3'200'000 Fr. aus. Im November 1854 beauftragte der Grosse Rat den Staatsrat, derzeit keine Konzessionen für eine Streckenführung über Murten zu erteilen, sondern eine Konzession für eine Linie über Freiburg auszuhandeln und einen Bericht zu schreiben «*sur les sacrifices qu'il estime pouvoir être imposés au canton de Fribourg, afin de faciliter la ligne la plus longue sur son territoire.*»

Der Konflikt um die Westschweizer Eisenbahn (1855-1856)

Auf Initiative von Schaller und Biemann, versuchte der Staatsrat, eine Gesellschaft zu finden, die bereit war, eine Eisenbahnlinie durch das Zentrum des Kantons zu bauen. Zu diesem Zweck verhandelte er mit der Centralbahn, die bereits die Linie Basel–Bern innehatte. Die Gespräche scheiterten im Sommer 1855, als der *Crédit mobilier* der Gebrüder Pereire, bereits Inhaber der Compagnie de l'Ouest suisse, auch die Centralbahn erwarb.

Julien Schaller und Biemann gaben jedoch nicht auf. Sie brachten zwei Liberal-Konservative, Vonderweid

Jean-Augustin Cuony (1803-1885)

Geb. in Freiburg, Sohn eines aus dem Elsass stammenden Töpfers (eingebürgert 1809). Kollegium St. Michael in Freiburg, 1823 Stud. der Philosophie und Theologie in Luzern. 1840 Patent als Notar. 1828 Hilfsschreiber des Gemeinderats, 1832-40 Stadtschreiber, 1837 Ersatzrichter am Bezirksgericht Freiburg, 1840-48 Weibel am Gericht des dt. Bezirks, 1848-49 Friedensrichter, 1868-76 Präs. des Handelsgerichts. 1844 als Liberaler in die Freiburger Stadtregierung gewählt, der er 1848-57, z.Z. der radikalen Vorherrschaft im Kanton, als Stadttammann vorstand. 1853 Gründungsmitglied der freiburg. Hypothekarkasse.



und Bondallaz, in den Staatsrat, um eine heilige Allianz zugunsten einer Eisenbahnlinie über Freiburg zu schmieden. Weiter erlaubte der Staatsrat die Rückkehr des verbannten Bischofs Marilley, was zur Beruhigung des religiösen Konflikts im Kanton beitrug. Die radikale Zeitung *Le Confédéré* publizierte denn auch in ihrer Ausgabe vom 1. Dezember 1855 einen Aufruf «zu einer echten Einigkeit, derjenigen der Interessen», und wollte aus dem Staatsrat eine «Eisenbahnregierung» machen.

Der Staatsrat konnte auch auf die Unterstützung durch der liberal-radikale Gemeinderat der Stadt Freiburg zählen, die sich verpflichtete, für zwei Millionen Franken Anteile an einer Bahnlinie durch den Hauptort zu kaufen.

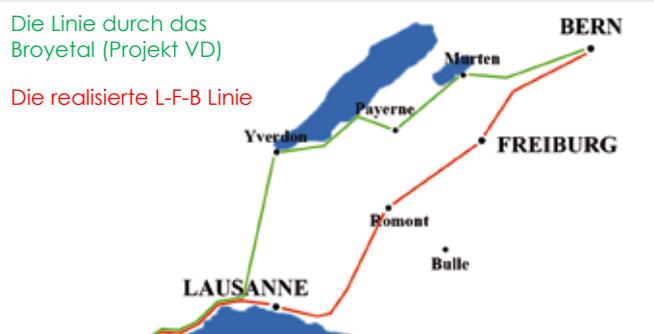
Die Regierung tat alles, um die Eisenbahn nach Freiburg zu bringen. Julien Schaller führte geheime Verhandlungen, er schreckte auch nicht davor zurück, seine Gegner mit Falschmeldungen einzuschüchtern oder zu bluffen. Der Grosse Rat schlug dem Staatsrat vor, dass der Kanton Freiburg für 9'000'000 Fr. die Linie Bern–Freiburg–Payerne bauen sollte. Die Mehrheit der Abgeordneten folgte dem Staatsrat: 51 Ja- gegen 21 Nein-Stimmen. Die Bürger äusserten sich in einer Petition: 6'563 unterstützten das Projekt, 7'535 waren dagegen. Für das Projekt votierten die Bezirke Sense, Saane und Broye, während der Seebezirk sowie die drei südlichen Bezirke es ablehnten. In Wirklichkeit war es nur eine Finte, um Zeit zu gewinnen.

Zur gleichen Zeit reisten der Bankier Urbain Schaller und der Handelskaufmann François Goeldlin heimlich nach Paris. Sie unterschrieben ein Projekt für eine Konvention mit der *Réunion financière* der Familie Rothschild. Die französische Gesellschaft sollte eine Konzession für 99 Jahre erhalten und in fünf Jahren



Frédéric Biemann (1801-1865)

Geb. in Montagny. Rechtsstudium in Freiburg, Hauslehrer in Polen. Staatlicher Einnehmer, Geometer. 1838-48 radikaler Grossrat, 1848-50 Oberamtmann des Bezirks Estavayer, 1850-57 Staatsrat (Baudirektor). Mit Julien Schaller eine der treibenden Kräfte der Bahnverbindung Bern-Freiburg-Lausanne.



eine direkte Bahnlinie Bern–Freiburg–Lausanne realisieren. Am 8. April 1856 nahm der Staatsrat diese Konvention an. Sie wurde auch vom Grossen Rat angenommen, der kantonale Subventionen in der Höhe von 50'000 Fr. pro Kilometer Gleis sprach. 48 Abgeordnete waren einverstanden, während 20 (See und Broye) sich dagegen aussprachen. Die Frage nach der Streckenführung über Bulle oder Romont wurde offen gelassen.

Wie reagierten die Bundeskammern? Es entstand ein Konflikt um die Streckenführung, da diejenige des Kantons Waadt durch das Broyetal und diejenige Freiburgs durch das Zentrum des Kantons führten. Die geopolitische Lage begünstigte Freiburg. Im Zusammenhang mit dem Handel um Neuenburg, ehemals preussischer Besitz und 1848 einseitig in den Bundesstaat aufgenommen, war die Schweiz gerade erst von Preussen bedroht worden. Aber auch das Frankreich Napoleons III. erstarkte militärisch. Die internationalen Spannungen waren besorgniserregend. Die Offiziere, die gleichzeitig Parlamentarier waren, schalteten sich ein, unterstützt nicht zuletzt durch den General Dufour. Ihre Argumente: Eine Eisenbahnlinie (Biel–Neuenburg–Yverdon–Lausanne) führte bereits am Jurasüdfuss entlang, was bedeutete, dass die zweite Linie an den Genfersee aus Gründen der nationalen Sicherheit im Landesinnern und durch Freiburg verlaufen musste. Der Konzessionsantrag aus Freiburg setzte sich im Nati-

onalrat mit 59 gegen 47 Stimmen und im Ständerat mit 24 gegen 16 Stimmen durch (September 1856). Blieb noch die Entscheidung: über Bulle oder über Romont. Der Staatsrat stützte sich auf die bestehende Konvention mit der *Réunion financière* und auf die kantonalen und eidgenössischen Dekrete, um die französische Gesellschaft entscheiden zu lassen, jedoch nicht ohne vorher durch Studien feststellen zu lassen, welches die direkteste und kostengünstigste Strecke war. Am 19. November 1856 lag das Ergebnis vor: Die Studien kamen zum Schluss, dass die Linie über Romont und nicht über Bulle verlaufen sollte. Die Strecke über Romont war 6 km kürzer. Ihre maximale Höhe war 80 m tiefer als die Linie durch das Greyerzerland. Die Kosten sollten um 4'000'000 Fr. tiefer sein. So hatte sich der Kanton Freiburg in einem harten Kampf eine Streckenführung gesichert, die seinen Interessen entsprach. Julien Schaller kann zu Recht als «Begründer der Eisenbahn Bern–Freiburg–Lausanne» gelten. Er konnte sie jedoch nicht mehr als Staatsrat umsetzen, da die Radikalen bei den Grossratswahlen im Dezember 1856 vernichtend geschlagen wurden. Es war dies das Ende des radikalen Regimes in Freiburg.

Die Verwirklichung der Linie Bern–Freiburg–Lausanne (1857–1862)

Nachdem Freiburg die Schlacht um die Linienführung für sich hatte entscheiden können, ging es nun darum sicherzustellen, dass die *Compagnie du Lausanne-Fribourg-Berne* (nachfolgend L–F–B genannt), im Besitz der Pariser Familie Rothschild, die Eisenbahnlinie auch wirklich baute. Dies war kein einfaches Unterfangen, da die projektierten Kosten zu optimistisch waren: die Linie hätte 26 Mio. kosten sollen, wurde aber für 42 Mio. gebaut, was einer Kostenüberschreitung von 61% entsprach! Die Schwierigkeiten der Bauarbeiten waren unterschätzt worden: mehrere Tunnels, immense Terrassierungsarbeiten und die Grandfey-Brücke führten zu massiven Mehrkosten.

Die neue, liberal-konservative Regierung musste diese Probleme bewältigen. Sie anerkannte die einschlägigen Fähigkeiten Julien Schallers und liess diesen für die Periode 1857–1858 zum Ständerat wählen. Wie schon sein Vorgänger ernannte der neue Staatsrat eine Eisenbahnkommission. Diese setzte sich zusammen aus seinem Präsidenten, Hubert Charles, dem Eisenbahnspezialisten Alfred von der

6 Chemins de fer de la Suisse-Occidentale.
Lausanne-Fribourg-Berne. Service à dater du 15 octobre 1865.

Dist. kil.	21		23		1.2.3		Taxes de Lausanne. Simple course.		
	1.2.3	2.3	1.2.3	2.3	1.2.3	2.3	I.	II.	III.
Sion	—	5	—	—	—	—	1040	715	520
St-Maurice . . .	5435	617	940	1225	536	385	275	—	—
Vevey	695	740	4119	250	—	140	4	—	—
Lausanne . arr.	645	870	42	330	—	—	—	—	—
Genève . dép.	5435	670	950	145	660	455	330	—	—
Lausanne . arr.	630	825	455	350	—	—	—	—	—
— Lausanne B dép.	505	9	1215	455	—	—	—	—	—
5 LaConversion (Lutry)	518	913	4229	500	50	85	25	—	—
9 Grandvaux (Cully)	532	927	4244	523	4	70	50	—	—
43 Chexbres (Vevey)	546	941	4	537	150	105	75	—	—
21 Palézieux (Ch.-St-Denis)	610	1005	430	602	225	160	115	—	—
25 Oron	622	1017	444	615	275	195	140	—	—
31 Vanderens (Moudon)	638	1033	202	631	325	230	165	—	—
36 Siviriez	648	1043	214	641	375	265	190	—	—
41 Romont B . . .	702	1057	240	656	425	3	215	—	—
46 Villaz-St-Pierre	712	1107	253	706	475	335	240	—	—
50 Chérens	722	1117	308	716	525	370	265	—	—
53 Cottens	728	1123	317	725	550	385	275	—	—
56 Neyruz	735	1130	326	730	6	420	3	—	—
61 Matran	745	1140	338	740	650	455	325	—	—
67 Fribourg B { arr.	755	1150	350	750	7	490	350	—	—
72 Guin	816	1226	427	816	750	525	375	—	—
78 Schmitthen . .	827	1237	441	827	825	580	415	—	—
84 Flamatt	838	1248	458	838	875	615	440	—	—
89 Thörishaus . .	849	1259	510	849	925	650	465	—	—
93 Bümplitz	858	1268	521	858	975	685	490	—	—
96 Berne (Buffet) arr.	910	1320	535	910	1025	720	515	—	—

Oben: Fahrplan und Ticketpreise der Zugverbindung Lausanne-Freiburg-Bern im Oktober 1865. Eine Fahrt von Lausanne nach Bern dauerte damals etwas mehr als 4 Stunden. (Für Hin- und Rückfahrkarten am selben Tag gibts 20% Rabatt!)

Rechts: Der erste provisorische Bahnhof von Freiburg (1862-1873), bald darauf ersetzt durch den heutigen «Alten Bahnhof». Im Vordergrund das Drehkreuz und Depot der Lokomotiven.

StAF Fotografien 5046 A





Rodolphe Weck, genannt «Weck-Bussy» (1826-1861)

Geb. in Freiburg aus einer Familie der privilegierten Bürgerschaft, Sohn von François Weck, Grossrat, Oberamtmann von Murten. Er ist der jüngere Bruder von Louis Weck-Reynold. Nach dem Besuch des Kollegiums St. Michael verwaltete er zunächst seine gr. Güter. Dem Sonderbund freundlich gesinnt, übte er unter dem radikalen Regime kein öffentliches Amt aus. Im Dezember 1856 wurde er Grossrat des Sensebezirks und Staatsrat, wo er die Finanzen übernimmt. Er hatte Schallers Eisenbahnpolitik umzusetzen und die L-F-B-Linie, trotz explodierender Kosten, zu unterstützen. Die Aufgabe übersteigt seine Kräfte und er stirbt 1861 im Alter von 35 Jahren, zu einem Zeitpunkt, da

die Eisenbahnfinanzierung die Hauptsorge der Behörden und der Bevölkerung bildet. Sein Bruder übernahm darauf die Aufgabe die L-F-B Linie zu erhalten und rentabel zu machen.



Louis Weck, genannt «Weck-Reynold» (1823-1880)

Geb. in Freiburg, Sohn des François Weck und der ältere Bruder von Rodolphe «Weck-Bussy». Nach dem Studium im Kollegium St. Michael, übte er verschiedene administrative und militärische Ämter aus. Er stieg erst nach dem Tod seines Bruders 1861 in die Politik ein. Zu dem Zeitpunkt, da der Kanton den Eisenbahnbau und die Sonderbundsschulden zu verkräften hatte. Als überzeugter Konservativer wurde er Gross- und Staatsrat. Er übernahm die Finanzdirektion. Ständerat (1863-1866) sowie Nationalrat (1866-1880). Er ist der Architekt des «Gotthard-Komprommisses» (1878).

Weid und aus ... Julien Schaller! Der Verantwortliche für die Finanzen, Rodolphe Weck-Bussy, musste den Fonds zur Unterstützung der L-F-B verwalten. Das Unternehmen erhielt die Gelegenheit, für 5 Mio. Franken die Linie Genf-Versois zu erwerben. Dies erlaubte ihm die Kontrolle über eine strategisch wichtige Route. Am 28. August 1858 ratifizierte der Staatsrat diese vielversprechende Abmachung. Im gleichen Jahr lancierte Julien Schaller die Idee einer Abzweigung Bulle-Romont von der Strecke L-F-B. Diese Initiative war für das Unternehmen von Vorteil, leitete sie doch mehr Verkehr auf die Hauptlinie.

Das Jahr 1859 brachte wenig Gutes für die L-F-B. Die Mittel wurden knapp, da die französischen Aktionäre kein Kapital mehr investierten. Die Rothschild hatten ihr Ziel erreicht, nämlich die Expansion der Gebrüder Pereire auf dem Schweizer Schienennetz zu stoppen, und gaben sich damit zufrieden. Die L-F-B verlor an Interesse, und ausserdem stiegen die Baukosten, was weniger Dividenden verhies.

Unterschriften auf dem Abnahmeprotokoll der Linie Lausanne-Freiburg und bis zur Berner Kantongrenze. Hier findet man die Unterschrift von Louis Weck-Reynold, Verwaltungsratspräsident, sowie von Alfred von der Weid, einem der Direktoren der «Suisse Occidentale».

StAF, Tiefbauamt, Abnahmeprotokoll, 1868

Woher das Geld nehmen, um den Bau zu vollenden? Am 8. Mai 1859 unterzeichneten der Staat Freiburg und die L-F-B eine Konvention. Der Staat erhöhte seine Beteiligung an der Gesellschaft (von 4'000 auf 12'000 Anteile) und verpflichtete sich, bis Ende Jahr die Summe von 1'500'000 Fr. einzuschüssen. Damit war er im Verwaltungsrat in Zukunft stärker vertreten. Der Grosse Rat musste diesen Einschuss von neuem Kapital absegnen. Er tat es zähneknirschend: 41 Abgeordnete dafür und 34 dagegen.

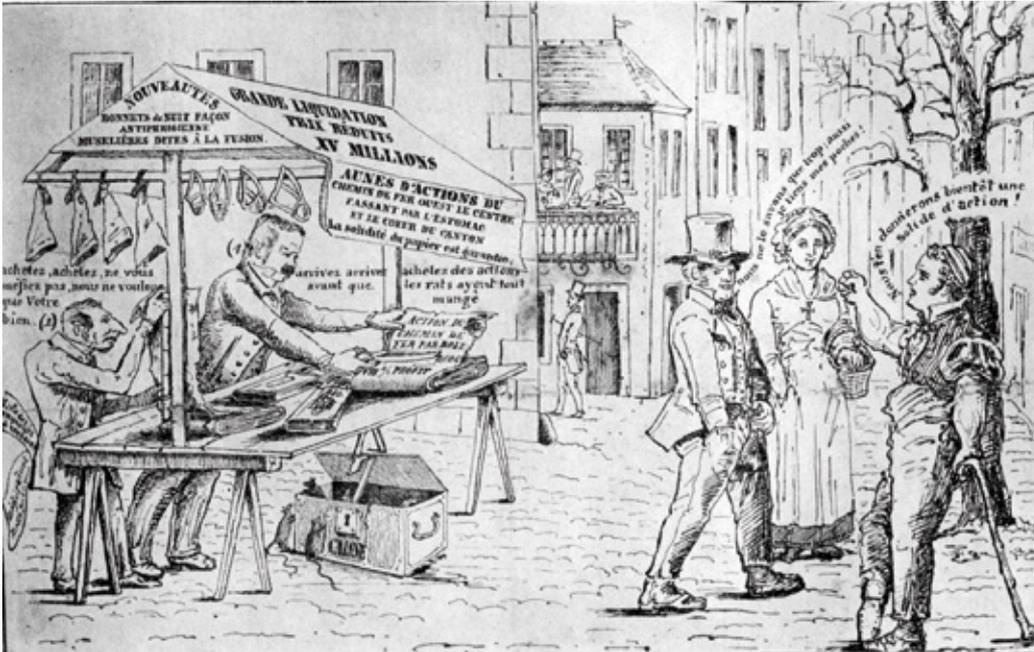
Im Jahr 1860 verschärften sich die finanziellen Schwierigkeiten: Die L-F-B konnte kein neues Kapital mehr aufnehmen. Der Staat kam ihr zur Hilfe: er schlug vor eine Anleihe von 16 Mio. Fr. vor, die er der L-F-B lieh.

Trotz heftiger Auseinandersetzungen im Grosse Rat wurde das Projekt mit 40 zu 35 Stimmen angenommen, mit dem Versprechen von Strassen- und Hafenausbauten in der Höhe von 400'000 Fr. für die Regionen ohne Bahnanschluss. Diese Aufgabe überstieg Weck-Bussys Kräfte, und er starb am 17. September 1861 im Alter von nur 35 Jahren. Sein älterer Bruder, Louis Weck-Reynold, wurde sein Nachfolger bei den kantonalen Finanzen. In den Jahren 1870 bis 1880 war er der Chef des liberal-konservativen Regimes.

Das Jahr 1862 begann schlecht: Es fehlten noch 7,5 Mio. Franken, um die Linie fertigzustellen. Da es um die Kreditwürdigkeit der L-F-B nicht gut stand, unterstützte der Staatsrat eine Anleihe, indem er den geldgebenden Bankiers seine Hypothek auf der Bahnlinie als Garantie anbot. Dies wurde im Grosse Rat ohne Weiteres akzeptiert, denn alle wollten die Linie fertiggestellt sehen.

Die Strecke in ihrer Gesamtheit wurde am 2. und 3. September 1862 eröffnet. Dabei war die L-F-B noch lange nicht aus allen Schwierigkeiten hinaus: Ende 1862 fehlten ihr drei Millionen für bereits ausgeführte oder dringend nötige Arbeiten. Weck-Reynold knüpfte zahllose Kontakte mit der Bankenwelt, ohne





In dieser Karikatur, wahrscheinlich aus dem Jahr 1856, versuchen die Staatsräte Julien Schaller (rechts am Stand) und Frédéric Bielmann (links) erfolglos den Greyerzern Anleihen für die Eisenbahn zu verkaufen. Einzig bekanntes Bild von Julien Schaller.

Julien eine starke antikle-rikale Haltung. Nach dem Schulabschluss im Kollegium St. Michael studierte er Rechtswissenschaften an den Universitäten Freiburg im Breisgau und Heidelberg. Er interessierte sich vermehrt für Forstwissenschaften, die er in München, Interlaken, Villingen (Schwarzwald) und Aarau studierte, wo er bei der Familie Zschokke wohnte.

1830 legte er in Freiburg die Prüfung als Forstingenieur ab und wurde Oberforstinspektor des Kantons.

Parallel dazu engagierte er sich in der Politik, als Gemeinderat der Stadt Freiburg (1843-1847) und als radikaler Grossrat. Als heftiger Gegner der Sonderbunds nahm er im Januar 1847 am radikalen Aufstandsversuch teil und wurde festgenommen.

Wer war Julien Schaller?

Es gelang ihm, in den Kanton Waadt zu fliehen, wo ihn sein Freund, Staatsrat Henry Druet, aufnahm und beschützte. Im November 1847 kehrte er mit den Bundestruppen nach Freiburg zurück und wurde Mitglied der siebenköpfigen provisorischen Regierung, die von November 1847 bis März 1848 die Macht ausübte und von ihm präsidiert wurde.

Nachdem die neue Verfassung angenommen worden war, wählte der Grosse Rat Schaller 1848 und wiederum 1855 in den Staatsrat, den er zweimal präsidierte. Er trat zurück, als die Konservativen 1857 wieder an die Macht gelangen. Im Staatsrat leitete Schaller zunächst die Erziehungs- und Kulturdirektion (1848-1850), die dann zur Erziehungsdirektion (1850-1855). Er verfasste mehrere Gesetze und Reglemente über das gesamte Schulwesen, das er in einem radikalen und zentralisierenden Sinn reorganisierte (Erziehungsgesetz 1848, organisches Reglement über die Mädchenschulen 1849, Reglement für die Primarschulen 1850, Reglement für die Kindergärten und Gesetz über die landwirtschaftlichen Unterricht

Er wurde am 15. Oktober 1807 in Freiburg geboren, als Sohn von Charles (de) Schaller (1773-1842) und der Marie-Elisabeth, geborene Daguet, beide aus Familien des privilegierten Bürgertums der Hauptstadt. Sein Vater war ein bedeutender liberaler Politiker: er war Staatsrat und Schultheiss (1833-1835, 1837-1839) und wurde mehrere Male von der Tagsatzung mit heiklen diplomatischen Missionen betraut. Als «richtigen» Liberaler war er weise genug, um auf die Partikel «von» zu verzichten.

Julien Schaller besuchte 1813-1820 die Klosterschule Rheinau, die von einem seiner Onkel geleitet wurde. Da er dort misshandelt wurde und sein ältester Bruder in Rheinau starb, entwickelte sich bei

Ausschnitt der Rede von Bischof Marilley anlässlich der Einweihung der L-F-B, am 2. September 1862

[...] Quoi de plus juste, en effet, que de nous montrer reconnaissants envers le Seigneur pour l'assistance accordée aux hommes dévoués, qui ont conçu et mené à bonne fin une entreprise si importante sous tous les rapports? Tout semblait se réunir pour y opposer des obstacles moralement insurmontables. Il y avait, d'un côté, d'innombrables inégalités du sol à aplanir, des montagnes à traverser, des abîmes à franchir; d'un autre côté, des preventions hostiles à combattre, des manoeuvres rivales à déjouer; d'autre part enfin d'énormes sacrifices à imposer à une population dont

les ressources sont relativement fort limitées. Mais grâce à la protection du ciel, grâce aussi à l'union et au bon esprit d'un peuple uni de coeur et de volonté au gouvernement qu'il s'est choisi et qui possède sa confiance, les obstacles, abordés avec une volonté forte et persévérante, ont été vaincus. [...]

Aus: Allocution de S. G. Monseigneur Marilley, évêque de Lausanne et de Genève pour la bénédiction du chemin de fer entre Lausanne et la frontière bernoise (gedruckte Broschüre, Freiburg 1862).

StAF, Imprimés des chemins de fer fribourgeois, Cfi 171



Links: Ein Passagierzug gezogen von der Lokomotive «Bulle». Im Hintergrund der Standort, wo heute der «Alte Bahnhof» steht. StAF, Fotografien 5045 A

Unten links: Am Ende war es Romont, welches 1862 die Eisenbahnlinie erhielt. Der ehemalige Bahnhof von Romont im Jahr 1902 mit dem Bahnbufet, dem Wasserturm und dem Warenlager.

1850, Reglement über den Schulhausbau 1854, Beschluss über Handarbeiten in den Schulen 1855). Er war der Urheber des Gesetzes vom 1. Juni 1850 über die zivile Verwaltung der Kirchengüter. In der Folge leitete Schaller die Finanzdirektion (1856-1857), zu dem Zeitpunkt, da der Kanton Finanzmittel finden muss, um die Eisenbahngesellschaft zum Bau der L-F-B zu gründen. Schaller nutzte seine eidgenössischen Mandate, um die freiburgischen Interessen in Bern zu vertreten. Das Freiburger Volk wählte ihn zum Nationalrat (1851-1852), und der Grosse Rat schickte ihn in den Ständerat in den Jahren 1850-1851, 1855-1856 und sogar 1857-1858, als das Freiburger Parlament liberal-konservativ geworden war. Die Wiederwahl von 1857 sagt viel über die Kompetenz und Aura dieses Mannes aus.

Julien Schaller war eine starke Persönlichkeit, von gebieterischer Natur. Er war der Wortführer der unversöhnlichen und antiklerikalen Radikalen, die den Staatsrat von 1848 bis 1851 beherrschten und die von ihren Gegnern als «Schallerei» bezeichnet wurden. Sein Einfluss schwand nach 1851 vor der Gruppe der gemäßigteren Radikalen, an deren Spitze Léon Pittet stand.

Nachdem sein Mandat im Juni 1857 zu Ende gegangen war, tauchte Julien Schaller im Geschäft der Eisenbahnen wieder auf. Im Jahr 1857 amte er für kurze Zeit als Direktor der Eisenbahngesellschaft Bern-Freiburg-Lausanne, und dann, von 1857 bis 1871, als Direktor der Bernischen Staatsbahnen. 1871 starb er im Alter von 64 Jahren.

Zu seinen Lebzeiten hat Julien Schaller viel Polemik hervorgerufen. Er war gleichsam die Seele des radikalen Regimes, wurde jedoch von Liberalen und Konservativen verabscheut, die in ihm einen Jakobiner sahen. Sein Werk trug dazu bei, den Kanton, seine Schulen und seine Wirtschaft zu modernisieren. Mit Hubert Charles und Louis Weck-Reynold war Schaller eine der bedeutenden Freiburger Persönlichkeiten der Jahre 1848-1880.



Die Regionen wetteifern um die Eisenbahnlinie durch ihren Bezirk. Links das Comité du chemin de fer de la Gruyère und rechts die Antwort vom Comité de la Glâne (Mai und Juni 1856). StAF, Imprimés des chemins de fer fribourgeois, CFI 143 und 149

Autor: Jean-Pierre Dorand
Deutsche Übersetzung: David Blanck, Kathrin Utz Tremp
Redaktion: David Blanck
Fotos: D. Blanck

Literatur:

- Victor Buchs, *La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, Freiburg, 1934
- idem, *Les premiers chemins de fer en Suisse occidentale*, in: *Nouvelles Etrennes Fribourgeoises*, 1949-1950
- Albert Cuony, *Les origines des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, Lausanne, 1902
- Jean-Pierre Dorand, *Chemin de fer et régions dans le canton de Fribourg*, Freiburg, 1980
- idem, *La politique des transports de l'Etat de Fribourg, 1803-1971*, Freiburg, 1996
- Gaston Maison, *Les chemins de fer en pays fribourgeois*, Aigle, 1977

Quellen:

- Staatsarchiv Freiburg (StAF)
- Tiefbauamt (SPC I), Bestand in Bearbeitung
 - Fotografien und Postkarten
 - Imprimés des chemins de fer fribourgeois

© Staatsarchiv Freiburg, August 2012
Maquette: J.-Fr. Zehnder, Fribourg