

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 39 (1996)

Artikel: Vor 125 Jahren : das Projekt einer Jura-Gotthard-Bahn

Autor: Schneeberger, Paul

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071386>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vor 125 Jahren: Das Projekt einer Jura–Gotthard-Bahn

Paul Schneeberger

Anfang 1995 war im Kunsthause Langenthal unter dem Titel «Arbeit, Rausch, Wunder – Eine Entdeckungsreise entlang den Heimlichkeiten des Oberaargaus» eine Ausstellung zu sehen. Bei einem der Exponate handelte es sich um die Gründungs-Aktie Nr. 215 der Vorbereitungs-Gesellschaft für eine Jura–Gotthard-Bahn aus dem Jahre 1872, womit bescheinigt worden war, dass J. Baumberger, Bierbrauer in Langenthal, dem Initiativ-Comité einen Betrag von zwanzig Franken bezahlt hatte. Dem der Urkunde beigegebenen, mit «Paris–Langenthal–Suez» betitelten Kommentar war zu entnehmen, die JGB hätte einerseits Frankreich mit der künftigen Gotthardbahn verbinden und andererseits Teilstrecke einer von der französischen Ostbahn projektierten Verbindung von Paris zum soeben eröffneten Suezkanal werden sollen.

Da es im Dezember 1996 125 Jahre her sein wird, dass die Bezeichnung «Jura–Gotthard-Bahn» resp. «Jura-Gotthardbahn» (JGB) kreiert wurde, mag in den folgenden Zeilen etwas näher auf die Geschichte dieses nie verwirklichten Eisenbahn-Projektes eingegangen werden.

Im Jahre 1871 bestand in Langenthal unter dem Präsidium von Gemeindepräsident Hans Herzog ein sogenanntes provisorisches Komitee für eine projektierte Eisenbahn Langenthal–Huttwil. Dieses gelangte am 22. November 1871 mit einem längeren Schreiben an die französische Ostbahn in Paris, um ihr mitzuteilen, es habe vernommen, dass sie den Entschluss gefasst habe, sich durch den Jura eine direkte Linie zum Gotthard zu verschaffen. Es glaube, dass es ihm nicht allzu schwerfallen dürfte, eine Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahnlinie zu bilden, die über Oensingen, Aarwangen, Langenthal, Huttwil und Willisau nach Wolhusen führen und von dort durch Anschluss an die bernische Staatsbahn Luzern erreichen würde. Zudem könnte in Fortsetzung der bernischen Jurabahn ab Dels-

berg über Münster eine Linie nach Oensingen gebaut und so die kürzeste direkte Verbindung zwischen Belfort und dem Gotthard hergestellt werden; diese Linie hätte auch die besten Aussichten punkto Rentabilität. Das provisorische Komitee, so wurde im Schreiben weiter ausgeführt, glaube, dass es im gegenseitigen Interesse liege, gemeinschaftlich zu handeln, so dass sowohl die französische Ostbahn eine direkte unabhängige Linie erhalten, als auch den Wünschen einer Reihe von Dörfern und grösseren Ortschaften nach einem Bahnanschluss entsprochen werde. Insbesondere in Langenthal, Huttwil und Willisau würden regelmässige stark besuchte Märkte abgehalten; Langenthal bilde zudem den Umschlagplatz für die landwirtschaftlichen und gewerblichen Produkte der Gegend. Schliesslich sei noch zu beachten, dass der Bau der Bahnlinie keine eigentlichen Schwierigkeiten bieten würde.

Das Schreiben schloss mit dem Hinweis, ein Augenschein an Ort und Stelle würde mehr Aufschluss verschaffen als weitere Ausführungen, sowie mit dem Ersuchen, die Direktion der französischen Ostbahn möge die Angelegenheit prüfen und mitteilen, ob sie geneigt wäre, in Unterhandlungen zu treten.

Mit Datum vom 2. Dezember 1871 hatte der Direktor der Ostbahn «die Ehre», dem Präsidenten des provisorischen Komitees zu antworten, die Direktion beschäftigte sich tatsächlich damit, die durch «die Ereignisse» – gemeint war damit der Übergang Elsass-Lothringens an Deutschland als Folge des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 – unterbrochene direkte Verbindung mit der Schweiz wieder herzustellen. Wörtlich führte er aus: «Obgleich die Linien, von denen Sie sprechen, von unserem Bahnnetz ziemlich entfernt liegen, werden wir gleichwohl mit Interesse Ihre Mitteilungen untersuchen. Ich werde den Ingenieur unserer Gesellschaft, welcher bereits mit den Studien zur Verbindung mit der Schweiz beauftragt ist, ersuchen, Sie zu besuchen, sobald er Ihre Gegend bereisen wird.»

Diese Antwort aus Paris veranlasste das Eisenbahn-Comité Langenthal–Huttwyl, auf Sonntag, den 17. Dezember 1871 in der Kirche zu Langenthal eine öffentliche Versammlung anzuberaumen.

In einem von zehn Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik des Oberaargaus unterzeichneten Aufruf hiezu vom 7. Dezember 1871 wurde auf den Umstand hingewiesen, dass das Netz der französischen Ostbahn durch Abtrennung des Elsass' unterbrochen worden sei und diese nun be-



Nationalrat Johann Bützberger,
1820–1886.

absichtige, «durch den bernischen Jura einen andern Anschluss zum Gotthard aufzusuchen».

Um nun nichts zu versäumen, sei es «unbedingt nothwendig», das Projekt einer Bahnlinie von Münster nach der Klus und über Langenthal, Huttwil, Willisau usw. öffentlich zu besprechen, um die Interessen der betroffenen Gegenden wahren zu können.

«Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Wichtigkeit der... Eisenbahnlinie für den Kanton Luzern» schloss sich am 11. Dezember ein Willisauer Eisenbahnkomitee dem Aufruf an, «lud seinerseits dringend zu fraglicher Versammlung ein und ersuchte, auch andere Eisenbahnfreunde zur Theilnahme zu bewegen».

«Die Langenthaler Eisenbahnversammlung vom nächsten Sonntag» war sogar der «Neuen Zürcher Zeitung» einige Zeilen wert, berichtete sie doch in ihrer Ausgabe vom 15. Dezember 1871, die Luzerner Kantonsregierung habe beschlossen, drei ihrer Mitglieder an die Versammlung abzuordnen, wenn auch vorderhand nicht offiziell.

Die Versammlung, die von über 500 Männern aus den Kantonen Bern, Luzern und Solothurn besucht war, wurde durch Nationalrat Bützberger, Langenthal, eröffnet und bestellte das Tages-Bureau wie folgt:

- Nationalrat Bützberger, Langenthal, Präsident
- Hauptmann Spichiger, Langenthal, Sekretär
- Oberst Flückiger, Aarwangen, Stimmenzähler
- Fürsprech Oswald, Willisau, Stimmenzähler

Nationalrat Bützberger wies einleitend darauf hin, dass sich die Frage stelle, ob und in welcher Weise eine Eisenbahnverbindung von Delsberg über Münster, Klus, Langenthal, Huttwil und Willisau nach Luzern angestrebt werden solle. Er führte hiezu weiter aus, dass in Langenthal ein Eisenbahn-Komitee bestehe, dessen Aufgabe es sei, eine Verbindung von Langenthal nach Huttwil anzustreben. Dieses Komitee habe die Versammlung in die Wege geleitet, nachdem es sich die Frage vorgelegt habe, ob nicht der Moment gekommen sei, statt blass eine Lokalverbindung Langenthal–Huttwil gleich eine viel bedeutendere Bahn anzustreben, die den Verkehr vom Jura durch die Kantone Solothurn, Bern und Luzern nach Italien vermitteln könnte.

Veranlassung, sich diese Frage zu stellen, böten einerseits verschiedene Eisenbahnprojekte, die Aussicht hätten, realisiert zu werden und anderseits die besondere Lage, in der sich die französische Ostbahn befindet, habe sie doch nur noch eine mittelbare Verbindung mit der Schweiz. Belfort sei der Endpunkt ihres Netzes und von dort aus suche sie wieder eine direkte Verbindung zu erlangen.

Hiefür gebe es u.a. ein Projekt Belfort–Delle–Pruntrut–Kleinlützel–Basel, doch wäre eine Linie vom Berner Jura über Langenthal, Huttwil usw. nach Luzern dazu angetan, den über Basel sich ergebenden Umweg zu vermeiden.

Noch kürzer wäre allerdings eine Linie, die von Delsberg über Klus, Oensingen, Gäubahn, Olten und Aarau nach der Südbahn führen würde, doch falle diese deswegen ausser Betracht, weil die Südbahn – im Gegensatz zu einer Linie über Langenthal und Huttwil – keine Verbindung mit Luzern habe.

Der Luzerner Regierungsrat Weber meinte, aufgrund der Ausführungen des Vorredners müsse jeder Anwesende zur Überzeugung gelangt sein, dass das Unternehmen nicht aussichtslos sei. Es sollten daher zwei Beschlüsse gefasst werden, nämlich

- es sei ein interkantonales Komitee zu bilden

– es seien Gründungsaktien zeichnen zu lassen, um es dem Komitee zu ermöglichen, die Frage der Erstellung einer Bahn in grundsätzlicher Hinsicht studieren zu lassen, die erforderlichen Konzessionen zu erwerben und «die geeigneten Verbindungen anzuknüpfen».

Abschliessend riet Regierungsrat Weber, unverzüglich zu handeln und dem Komitee den Auftrag zu erteilen, die Sache sofort an die Hand zu nehmen.

Fürsprech Oswald aus Willisau verdankte dem Langenthaler Komitee die Initiative und strich die Bedeutung der Bahn als internationale Verbindung hervor. Er zeigte beispielsweise auf, dass man in 58 Stunden von London nach Brindisi gelangen könnte, was mit andern Bahnen, etwa der Mont Cenis-Bahn, nicht möglich wäre.

Er bezeichnete die in Aussicht genommene Bahnlinie als durchaus konkurrenzfähig, und zwar nicht zuletzt deswegen, weil sie auch dem Tourismus dienen würde, da sie diesem «die wunderbare Rigibahn, die majestätische Gebirgswelt und bald die südliche Natur erschliessen würde». Im übrigen würde sie auch den Regionalverkehr ungemein beleben.

Unter dem Hinweis darauf, dass Zeit Geld sei, schloss sich Fürsprech Oswald den Anträgen seines Vorredners an.

Auch Oberst Flückiger aus Aarwangen empfahl, die Sache ungesäumt an die Hand zu nehmen, und zwar umso mehr, als Basel unlängst Unterhändler nach Paris geschickt habe, um eine Linie Kleinlützel–Basel durchzusetzen.

Baumeister Egger aus Langenthal schlug vor, das interkantonale Komitee sollte elf Mitglieder umfassen, nämlich fünf aus dem Kanton Bern, vier aus dem Kanton Luzern und zwei aus dem Kanton Solothurn. Im übrigen sollte es sich beliebig ergänzen und erweitern können und die Wahl der Mitglieder sei dem Langenthaler Komitee zu überlassen.

Diesen Vorschlägen wurde beige pflichtet, worauf Tagespräsident Bützberger die Versammlung schloss und versprach, das Komitee werde nun «ungesäumt seine Schritte tun und später weitere Mitteilungen machen». Mit Schreiben vom 23. Dezember 1871 wurde die Direktion der französischen Ostbahn über die Volksversammlung vom 17. Dezember orientiert, worauf deren Oberingenieur am 26. Dezember antwortete, er habe alle ihm übermittelten Angaben mit grösstem Interesse zur Kenntnis genom-

men und hoffe, in Bälde die Ehre zu haben, das Eisenbahn-Komitee in Langenthal zu treffen.

Das in der Folge durch das Langenthaler Komitee bestimmte interkantonale Komitee für eine Jura–Gotthardbahn setzte sich aus folgenden Herren zusammen:

- Stämpfli, Nationalrat, Bern
- Bützberger, Nationalrat, Langenthal
- Lehmann, alt Ständerat, Lotzwil
- Flückiger, Nationalrat, Aarwangen
- Herzog, Grossrat, Langenthal
- Weber, Regierungsrat, Luzern
- Wechsler, Regierungsrat, Luzern
- von Sonnenberg, Oberst, Luzern
- Eggenschwiler, Oberamtmann, Balsthal
- Vigier, Landammann, Solothurn
- Pfyffer-Balthasar, Stadtratspräsident, Luzern

Es trat am Nachmittag des 24. Dezember 1871 im Bahnhof-Restaurant Olten zu seiner ersten Sitzung zusammen und konstituierte sich folgendermassen:

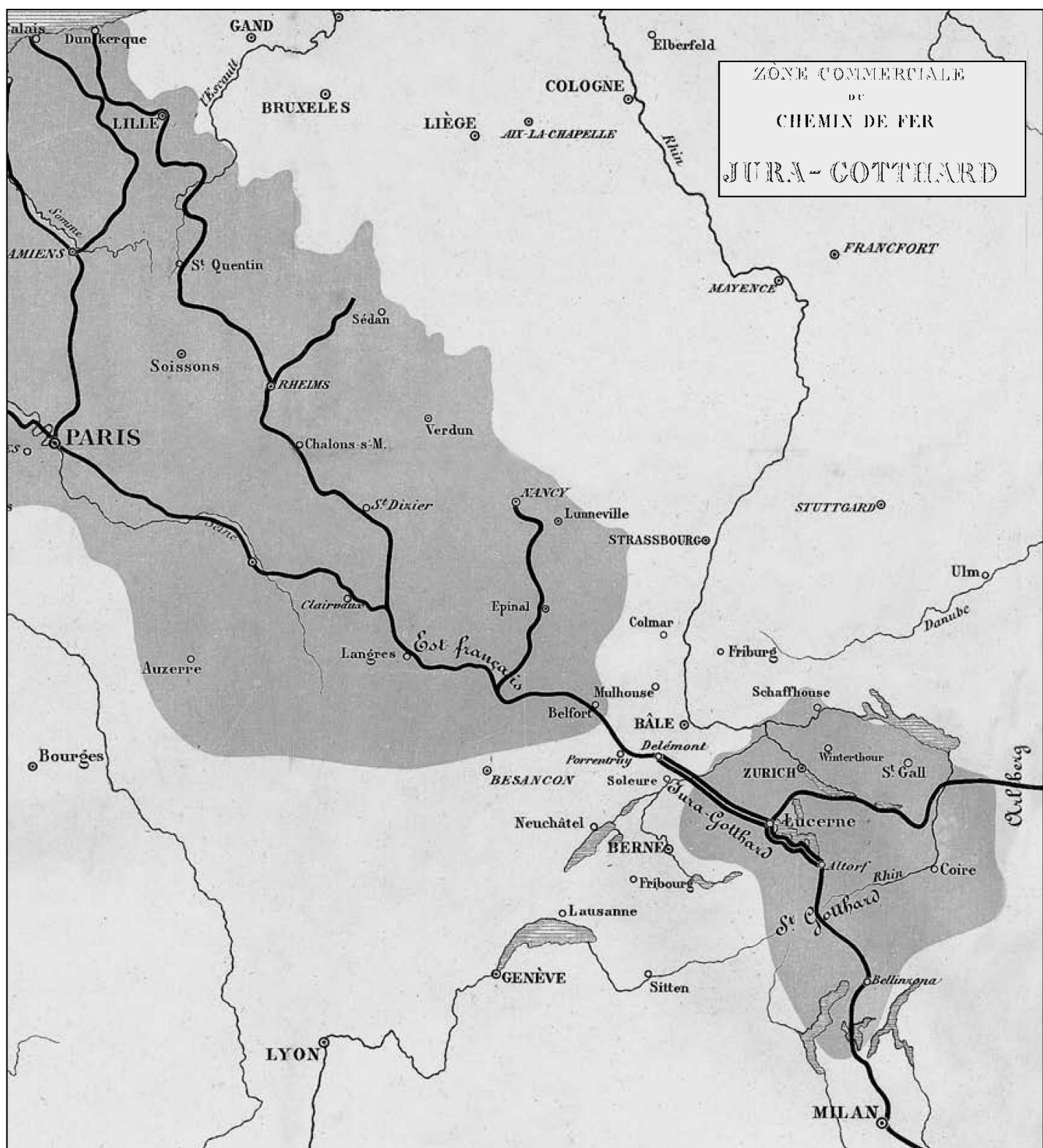
- Präsident: J. Bützberger
- Vizepräsident und Kassier: J.U. Lehmann
- Sekretär: H. Herzog

Auf Antrag von Regierungsrat Weber, Luzern, wurden die drei Herren ermächtigt, zugleich als ständiges, leitendes Komitee zu fungieren.

Nationalrat Bützberger teilte mit, es seien – schriftlich aus Willisau und mündlich aus Delsberg – wegen Nichtberücksichtigung bei der Bestimmung des interkantonalen Komitees je eine Reklamation eingegangen. Das Langenthaler Eisenbahn-Komitee sei nämlich davon ausgegangen, Delsberg sei zu weit entfernt...

Es wurde beschlossen, die Zahl der Mitglieder auf 14 festzusetzen und zusätzlich zu bestimmen

- Gobat, Fürsprecher, Delsberg
- Baumgartner, Regierungsrat, Solothurn



Übersichtskarte (Ausschnitt) aus der französischen Version des Berichtes von 1874 über die Gebiete Frankreichs und der Schweiz, die durch die JGB mit dem Gotthard (Italien) und dem Arlberg (Österreich) hätten verbunden werden sollen.

Darüber hinaus wurde es Willisau überlassen, seinen Vertreter selbst zu bestimmen.

Nachdem auch schon finanzielle und technische Fragen angeschnitten worden waren, wünschte Nationalrat Flückiger, es sei durch Vermittlung der bernischen Eisenbahndirektion mit der französischen Ostbahn Verbindung aufzunehmen. Er warf überdies die Frage auf, ob es nicht zweckmässig wäre, eine eigene Abordnung nach Paris zu entsenden.

Die Nationalräte Stämpfli und Bützberger hielten eine Abordnung «für diesen Moment» für verfrüht, während Regierungsrat Weber eine solche immerhin unter der Voraussetzung für nützlich erachtete, dass Oberst von Sonnenberg, «der sowohl persönlich wie auch wegen Verwandtschaft und Bekanntschaft hiezu geeignet sei, sich dazu entschliessen könnte.» Dieser erklärte sich jedoch bloss bereit, vorläufig mit einem Verwandten in Paris zu korrespondieren und erklärte, er möchte mit einer persönlichen Abordnung noch zuwarten.

Die Herren Lehmann und Weber schliesslich schlugen vor, dem Direktor der französischen Ostbahn wie auch der bernischen Regierung sei von der Konstituierung des Komitees Kenntnis zu geben. Darüber hinaus sei Herr von Sonnenberg zu ersuchen, sich über die Intentionen der französischen Ostbahn in Paris zu erkundigen, während mit einer Abordnung einstweilen zuzuwarten sei. Diesen Vorschlägen wurde zugestimmt.

Zudem wurde beschlossen, die angestrebte Bahnlinie mit «Jura–Gotthardbahn» (JGB) zu bezeichnen.

Mit Datum vom 26. Dezember 1871 schrieb Oberst von Sonnenberg dem Grafen de Salignac-Fénélon in Paris – einem Cousin – einen in französischer Sprache abgefassten Brief, worin er ihm mitteilte, es habe sich für eine Eisenbahnlinie von Delémont nach Luzern ein von Nationalrat Bützberger präsidiertes Komitee gebildet, dem auch Herr Stämpfli angehöre. Es gehe nun darum, mit der Verwaltung der französischen Ostbahn in Verbindung zu treten und Einflüsse von ihr fernzuhalten, die sich auf ihre Haltung dem JGB-Projekt gegenüber negativ auswirken könnten. Er ersuchte daher seinen Cousin, er möge, falls er mit der Verwaltung der Ostbahn Beziehungen haben sollte, ihm die einflussreichsten Persönlichkeiten derselben nennen.

Graf de Salignac liess sich dahingehend vernehmen, er sei zwar gegenwärtig krank, werde aber sofort nach seiner Genesung mit dem Direktor der genannten Bahn, den er zufällig persönlich kenne, über die

Angelegenheit Rücksprache nehmen. Allerdings wünsche er – de Salignac – zu diesem Behufe eine Karte zu erhalten, die über die Linie näheren Aufschluss gebe.

Am 20. Februar 1872 fand mit zwei Delegierten der französischen Ostbahn eine Zusammenkunft statt, deren Verlauf Oberst von Sonnenberg in der Auffassung bestärkte, das Projekt der Jura-Gotthardbahn sei weiter zu verfolgen und zwar umso mehr, als aufgrund der erhaltenen Pläne die Sache sich günstiger dargestellt habe, als vorerst angenommen.

Schon im Januar 1872 nahm das Komitee die Geldbeschaffung an die Hand, indem es in jeder der am Projekt interessierten Gemeinde einen «Correspondenten» bezeichnete, dessen Aufgabe es war, für das Projekt zu werben, Gründungsaktien à 20 Franken zeichnen zu lassen und das Initiativ-Komitee über die Stimmung in der jeweiligen Gegend und über alles für die Angelegenheit Wichtige auf dem laufenden zu halten.

Im gleichen Jahr erschien – verfasst von Oberingenieur Liardet, Biel – als Broschüre ein technischer Bericht zum Vorprojekt der JGB, der auch schon einen Kostenvoranschlag enthielt. Das Initiativ-Komitee seinerseits bezeichnete mit dem Abschluss der Vorstudien einen Teil seiner Aufgabe als beendigt. Ferner teilte es mit, es sei beschlossen worden, die Linie von Luzern dem linken Ufer des Vierwaldstättersees entlang bis Altdorf fortzuführen und dementsprechend auch in diesem Gebiet Gründungsaktien aufzunehmen. Das Initiativ-Komitee wurde um je einen bernischen, luzernischen und solothurnischen Vertreter sowie um die Landammänner von Nidwalden und Uri erweitert.

Im Jahre 1873 erfolgte die Konzessionierung der JGB. Am 23. Februar 1873 reichte Nationalrat Bützberger namens des Initiativ-Komitees das Gesuch ein um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn «von der Jurabahn bei Delsberg abzweigend und über die Klus, Langenthal, in der Richtung von Huttwyl und Zell nach Willisau, Wohlhausen, Luzern, dem linken-Seeufer entlang über Stanz nach Altdorf mit Anschluss an die Gotthardbahn».

In der bundesrätlichen Konzessions-Botschaft vom 24. Juli wird dargelegt, die Jura-Gotthardbahn sei bestimmt, den Jura mit dem Gotthard zu verbinden. Sie schliesse in Delsberg an die im Bau befindliche Jurabahn an... Bei Oensingen nehme das Tracé eine mehr südliche Richtung, kreuze die künftige Gäubahn, überschreite bei Aarwangen die Aare und ziehe sich dann über Langenthal, Madiswil und Rohrbach nach Huttwil, in dessen

Nähe die Kantonsgrenze Bern/Luzern überschritten werde... Die Gesamtlänge des Tracés sollte 157,8 Kilometer betragen, die Baulänge 135,3 Kilometer; die Kosten wurden mit rund 42 Mio. Franken oder 310 000 Franken pro Kilometer angegeben.

Die Verhandlungen über die Konzession führten trotz der Grösse des Unternehmens rasch zum Ziel, so dass die Eidg. Räte diese mit Beschluss vom 20./22. September 1873 erteilen konnten.

Im Juli 1874 trat das Initiativ-Komitee mit einem Imprimat «Die Jura–Gotthard-Bahn; Zweck und Charakter, Tracé, Kosten, Verkehr, Rentabilität» an die Öffentlichkeit, einem 16seitigen, auch in französischer Sprache gedruckten technisch-kommerziellen Bericht.

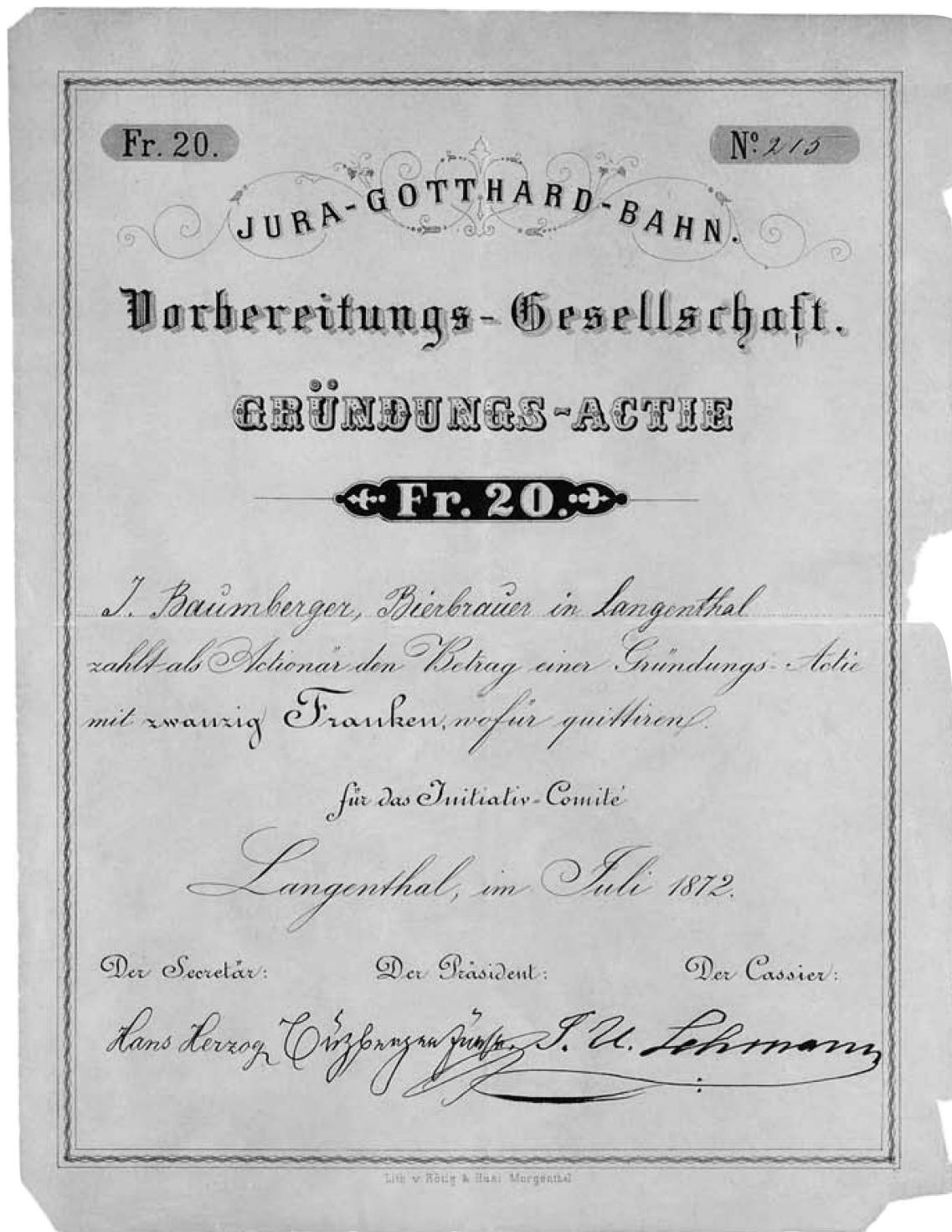
Ausgangspunkt war der Übergang Elsass-Lothringens an Deutschland, der bewirkt habe, dass die französische Ostbahn eine neue Verbindung mit der Schweiz habe anstreben müssen und diese nur via Belfort–Delle–Delémont habe gefunden werden können. Von Delémont aus könne der Verkehr jedoch nur auf dem Umweg über Basel (oder Biel) nach der Zentralschweiz und der Ostschweiz sowie nach Italien und Österreich gelangen.

Die Bestimmung der JGB liege dementsprechend darin, die Linie Delle–Delémont direkt nach dem Gotthard fortzusetzen und dadurch den Umweg über Basel zu vermeiden. Zudem bediene sie auch noch das von der Centralbahn und der Entlebucherbahn umfahrene Unteremmental.

Das Tracé wende sich in der Klus nach Süden, kreuze bei Balsthal bzw. Oensingen/Dürrmühle die projektierten Linien der Wasserfallen- und der Gäubahn, setze bei Aarwangen über die Aare und erreiche von Nordosten her, 54 Kilometer von Delsberg entfernt, die Centralbahnstation Langenthal. Es folge dann dem Langetentale, um dieses bei Huttwil zu verlassen.

Mit Bezug auf die Finanzierung wurde im Bericht ausgeführt, die JGB bedürfe einer Subvention von acht Mio. Franken, die wohl vor allem in Frankreich «zu suchen und zu finden» sei; denn es sei ja das französische Ostbahnenetz, das Gefahr laufe, bezüglich Gotthard-Transit zugunsten belgisch-elsässischer Linien Einbussen zu erleiden, wenn es sich nicht durch die JGB eine kürzere direkte Verbindung mit dem Gotthard sichere.

«Von der Einsicht Frankreichs», so schloss der Bericht, «und von seiner thätigen Vorsorge für seine (...) eisenbahnpolitischen Interessen wird es



Durch das Initiativ-Komitee ausgegebene «GRÜNDUNGS-ACTIE» der JGB. Da eine JGB-Aktiengesellschaft nie bestand, handelte es sich bei diesen Papieren auch nicht um eigentliche Aktien, sondern bloss um Bescheinigungen, dass sich der Erwerber mit Fr. 20.– an den Kosten der Vorbereitung der JGB beteiligte.

daher abhängen, ob die Jura-Gotthard-Bahn die zu ihrer Erstellung erforderliche Subvention erhält und ob sie dadurch aus dem Stadium des Projektes in dasjenige der Ausführung tritt.»

An seiner Sitzung vom 27. August 1874 befand das ständige Komitee, das Initiativkomitee habe seine Aufgabe, soweit sie ihm von der Versammlung vom 17. Dezember 1871 gestellt worden war, gelöst; es sei nun eine Versammlung der Gründungsaktienbesitzer einzuberufen zwecks Bestellung eines neuen Komitees, dem es dann obliege, das Projekt zu realisieren.

Zwei Tage später vertrat Oberst von Sonnenberg an einer im Rathaus in Luzern stattgehabten Sitzung des Initiativkomitees indessen die Auffassung, das weitere Vorgehen habe in der Absendung einer Deputation nach Paris zu bestehen, «um die dortigen Kreise zu gewinnen».

Fürsprech Oswald beantragte, das Initiativ-Komitee solle bestehen bleiben und Oberst von Sonnenberg sei zu ersuchen, mit der französischen Fassung des Berichtes vom Juli als Abgeordneter ins Ausland zu gehen. Dieser bezeichnete es jedoch als notwendig, dass die Abordnung nach Paris aus mindestens zwei Personen bestehe, sei der zweite nun ein weiteres Komitee-Mitglied oder, was noch zweckmässiger wäre, ein Ingenieur.

Die Entsendung einer Abordnung nach Paris erübrigte sich freilich, hatte sich die französische Ostbahn doch inzwischen an der 1875 eröffneten Linie Delémont–Basel beteiligt, die fortan den Verkehr zwischen Paris und Basel über Belfort–Delle vermittelte.

Mit dem Sommer 1874 brach der bisherige Sitzungsrhythmus des Initiativ-Komitees und des ständigen Komitees ab. Dieses trat erst am 5. September 1876 wieder zusammen und formulierte – obwohl nur der Präsident und der Sekretär anwesend waren – folgende Anträge an das Initiativ-Komitee:

- im Hinblick auf die schwierigen Zeitverhältnisse und die Unmöglichkeit der Realisierung des Projektes dasselbe fallenzulassen.
- einen Bericht über die Aktivitäten des Initiativkomitees und über die gegenwärtige Sachlage zu erstellen.

Das Initiativ-Komitee stimmte anlässlich seiner letzten Sitzung vom 17. Dezember 1877 im Gasthof «Zu Pfistern» in Bern diesen Anträgen zu und beschloss, den Gründungs-Aktionären hievon Kenntnis zu geben. Letzte-



Hinweistafel vor der Gare de l'Est in Paris, dem ehemaligen Sitz der «Compagnie des Chemins de Fer de l'Est». Diese sah trotz Bemühungen des interkantonalen Komitees davon ab, sich für die Zufahrt zum Gotthard am Projekt der JGB zu beteiligen. Foto P. Schneeberger 1. 6. 1996.

res erfolgte in Form einer mit «Bericht und Rechnung (...) für eine Jura–Gotthard-Bahn» betitelten Druckschrift vom März 1879, in der es abschliessend heisst:

«Man hat eingesehen, dass die Mittel zur Ausführung des Unternehmens jedenfalls nur mit Hilfe einer namhaften Subvention von Seiten der französischen Ostbahn beschafft werden könnten, jedoch unterlassen, um diese Subvention nachzusuchen, weil inzwischen der ‹Eisenbahnkrach› losgebrochen ist und an eine Ausführung des Projektes einstweilen nicht mehr gedacht werden konnte. Unter diesen Umständen wurde beschlossen, von weiteren Schritten in Sachen zu abstrahieren.»

Die Rechnung zeigte, dass immerhin auf insgesamt 1120 Stück Gründungsaktien je 20 Franken einbezahlt worden waren; das schliesslich verbliebene Defizit von Fr. 348.35 wurde durch die Mitglieder des Initiativ-Komitees gedeckt.

Den Initianten war offenbar zwar von allem Anfang an klar gewesen, dass ein Zustandekommen der JGB von der Haltung Frankreichs bzw. der «Compagnie des Chemins de Fer de l'Est» mit Sitz an der Rue de Strasbourg in Paris abhängen würde, doch schätzten sie deren Interesse an einer zwar direkten, aber auf über 100 Kilometer neu zu erstellenden Eisenbahn zwischen dem Jura und dem Gotthard zu hoch ein. Da die Subventionierung der JGB für die französische Ostbahn mindestens doppelt so hoch ausgefallen wäre wie die Beteiligung an der Linie Delémont–Basel, ist denn auch verständlich, dass sie für eine von Deutschland unabhängige Zufahrt zur Schweiz die letztere Variante wählte.

Schliesslich kann man sich auch des Eindrucks nicht ganz erwehren, dass sich das aus dem Komitee für eine regionale Eisenbahn Langenthal–Huttwil hervorgegangene interkantonale JGB-Komitee schlicht übernommen hatte, mit der Idee nämlich, den Oberaargau vermittelst einer gegen 160 Kilometer langen Gotthard-Zufahrtslinie in seiner Nord-Süd-Ausdehnung eisenbahnmässig zu erschliessen. Es zeigte sich, dass es von der Genialität dieser Idee, mit der es die im Ausland entstandene neue politisch-territoriale Lage ungesäumt auszunützen gedachte, allzu überzeugt war.