

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 48 (2005)

Artikel: Das Projekt einer normalspurigen Eisenbahn Lyss-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen
Autor: Schneeberger, Paul F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071467>

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>

Das Projekt einer normalspurigen Eisenbahn Lyss–Herzogenbuchsee– Langenthal–Zofingen

Paul F. Schneeberger

Nachdem zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die wichtigsten Eisenbahnlinien der Schweiz von privaten Gesellschaften – beispielsweise der Schweizerischen Centralbahn (SCB) und der Nordostbahn (NOB) – erstellt worden waren und diese damit das Transportmittel Eisenbahn beherrschten, zeichneten sich zu Beginn der 70er Jahre Bestrebungen ab, die Macht dieser Gesellschaften einzudämmen. Dazu gehörte das Projekt, unter der Bezeichnung Nationalbahn eine neue, von den Privatgesellschaften unabhängige Longitudinale von der Nordost- nach der Südwestschweiz und damit sogar eine Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich zu schaffen.

Im Jahrbuch des Oberaargaus 2001 findet sich im Beitrag über das Projekt einer Langenthal–Wauwil-Bahn der Hinweis, dass Langenthal im Jahre 1873 für die Nationalbahn eine Viertelmillion Franken bewilligt habe. Im Folgenden soll nun geschildert werden, welche Bewandnis es mit dieser Bahn für den Oberaargau – und insbesondere für Langenthal – hatte.

Das Initiativkomitee wendet sich an die Gemeinden

So war denn gemäss Artikel 1 der Statuten der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen vom 27. August 1873 deren Zweck «der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur nach Zofingen, mit der Aufgabe, durch Eintreten in eine materielle Verschmelzung oder mindestens eine Betriebsfusion mit den Eisenbahngesellschaften Winterthur–Singen–Kreuzlingen (Konstanz) und Zofingen–Herzogenbuchsee–Lyss ... den Gedanken der schweizerischen Nationalbahn ... zu verwirklichen.»

Titelseite des Bundesbeschlusses, womit dem «Initiativcomite einer Eisenbahn Lyss–Zofingen» die Konzession für eine Eisenbahn von Lyss über Herzogenbuchsee und Langenthal nach Zofingen erteilt wurde. Aus: EAS, neue Folge I S. 145

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn Lyss-Zofingen.

(Vom 22. September 1873.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) der vom 28. April, 24. und 27. Mai 1873 datirten Gesuche
des Regierungsrathes des Kantons Bern;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juli 1873,

beschließt:

Dem Initiativcomite für Erstellung einer Eisenbahn Lyß-Zofingen, repräsentirt durch die Herren Hans Herzog, Großrath in Langenthal, und Dr. Hügli in Koppigen, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lyß über Herzogenbuchsee und Langenthal nach Zofingen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

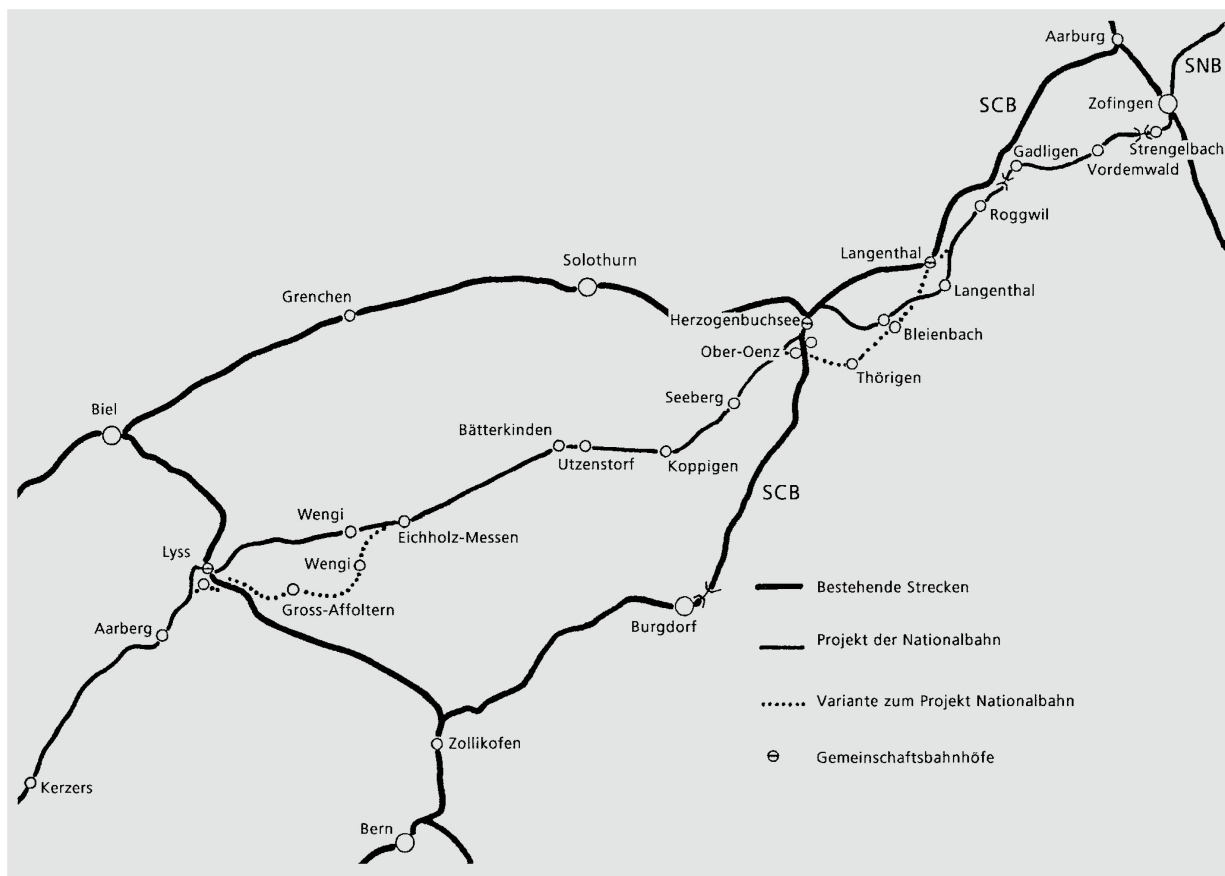
Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Oktober 1873 an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Herzogenbuchsee.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Ursprünglich hatte zwar die Absicht bestanden, diese Nationalbahn aus dem Raume Aarau weiter westwärts durch das Gäu nach Solothurn und Lyss zu führen, wo sie Anschluss an die Broyelinie Richtung Lausanne hätte finden sollen. Indessen gelang es – wie im Jahrbuch des Obaraargaus 1976 durch Karl H. Flatt geschildert – der SCB, vom so genannten Gäubahn-Komitee, das sich bis dahin um eine Eisenbahnlinie Aarau–



Die Nationalbahn-Projekte in der Region und die damals bereits bestehenden Eisenbahnstrecken.
Nach: Boris Schneider, Eisenbahnpolitik im Aargau. Aarau 1959 (modifiziert)

Solothurn–Lyss bemüht hatte, dieses Unternehmen durch Vertrag vom 16./18. Februar 1873 zu übernehmen.

Für die Nationalbahn ergab sich demzufolge die Notwendigkeit, für ihre Strecke aus dem westlichen Aargau nach der Westschweiz eine andere Linienführung zu suchen. Diese sollte, von Zofingen ausgehend, über Langenthal, Bleienbach und Herzogenbuchsee nach Lyss führen.

Mit Zirkular vom 9. August 1873 wandte sich ein 14-köpfiges «Initiativcomite der schweiz. Nationalbahn, Sektion Zofingen–Lyss», dem unter anderen Nationalrat A. F. Born, Herzogenbuchsee (als Präsident), Grossrat H. Herzog, Langenthal (als Vizepräsident), Nationalrat J. Bützberger, Langenthal, und Nationalrat J. Stämpfli, Bern, angehörten, an die «beim



Blick vom Eggwald ins Bleienbachthal zwischen Bleienbach und Thörigen. Foto Matthias Kuert

Nationalbahn-Unternehmen beteiligten» fünfzig Gemeinden. Darin wies es einleitend darauf hin, dass am 27. Juli und 3. August 1873 in Utzenstorf und Langenthal schon Versammlungen stattgefunden hatten und dabei folgende Beschlüsse gefasst worden waren:

«I. Die Versammlung erklärt sich mit dem Unternehmen der schweizerischen Nationalbahn grundsätzlich einverstanden.

II. die Ausgeschossenen haben in ihren Gemeinden für das Gedeihen derselben nach Kräften zu wirken;

III. das Initiativ-Comité erhält den Auftrag, sich sofort mit den beteiligten Gemeinden ins Einvernehmen zu setzen und denselben Vorlagen zu bringen über den Umfang ihrer Beteiligung bei der Subvention und ein Verzeichnis über die Verteilung der Subventionen der einzelnen Gemeinden beizufügen.»

Die durch die Gemeinden und Private für das Zustandekommen des Unternehmens aufzubringende Summe bezifferte das Initiativkomitee

mit 2 500 000 Franken und legte eine Aufstellung vor, wie diese nach seinen Vorstellungen auf die Gemeinden zu verteilen seien. Demnach sollte Langenthal eine Subvention von 250 000 Franken leisten.

Über den Stand des Nationalbahnunternehmens als Ganzes wurde darauf hingewiesen, dass dieses sich in drei Sektionen aufteile, und zwar:

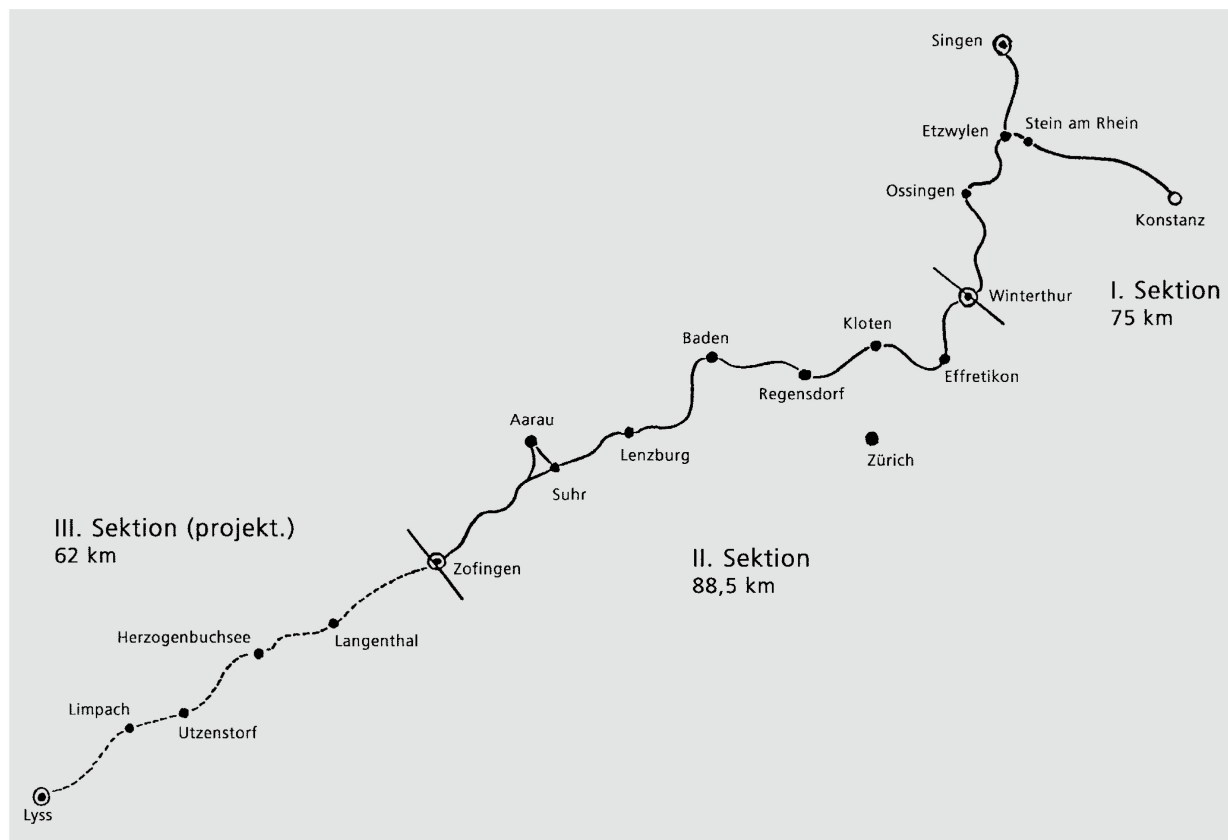
- | | |
|---|--------------|
| I. Sektion: Konstanz–Singen–Winterthur: | 74 Kilometer |
| II. Sektion: Winterthur–Baden–Zofingen: | 85 Kilometer |
| III. Sektion: Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss: | 62 Kilometer |

Die Nationalbahn zeige damit schon bei ihrem Entstehen eine bedeutende Ausdehnung und dürfe sich «so wohl neben die andern Bahngesellschaften als Konkurrenzlinie zwischen dem Osten und dem Westen hinstellen». Mit dem Bau der I. Sektion könne nächstens begonnen werden und die II. Sektion sei gesichert.

Für den im Kanton Bern liegenden Teil der III. Sektion (50 Kilometer) werde «bestimmt» mit einer Staatssubvention von 2 Millionen Franken gerechnet.

Zum Schluss folgte noch der nachstehende flammende Aufruf: «Freunde der Nationalbahn! Noch nie waren die Aussichten für das Zustandekommen dieser für unser theures Vaterland so wichtigen Unternehmung günstiger als jetzt. Versäumt die Gelegenheit nicht, Euch für die Zukunft das unentbehrliche Verkehrsmittel der Eisenbahn in einer neuen vielversprechenden Richtung zu verschaffen. Nur ein vereintes Vorgehen auf der ganzen Linie sichert den Erfolg.»

Am 15. August 1873 gelangte das Initiativkomitee mit einem Schreiben an die beteiligten Gemeinden, so auch an Langenthal, in dem es darauf hinwies, sie – die Gemeinde – werde der öffentlichen Presse entnommen haben, dass «wir im Falle sind, sofort die nöthigen Vorstudien über das Stück Herzogenbuchsee–Langenthal–Zofingen vornehmen zu lassen». Eine Folge dieser «ebenso nothwendigen als pressanten Arbeiten» sei, dass das Komitee für die Deckung von Druck- und andern Spesen über eine gewisse Geldsumme verfügen müsse, welche die beteiligten Gemeinden in Form von Gründungsaktien aufzubringen hätten. Das Betreffnis für die Gemeinde Langenthal sei auf 60 Stück à 20 Franken, somit auf 1200 Franken, festgesetzt worden; der Betrag werde bei der ersten Einzahlung auf das Aktienkapital angerechnet oder zurückvergütet.



Die ungefähre Streckenführung der Nationalbahn in der Deutschschweiz. Nach: Walter Ruesch, Die schweizerische Nationalbahn oder vom Bodensee zum Léman. Zofingen 1962

Die Einwohnergemeinde Langenthal nimmt Stellung

«In Sachen der Namens der dasigen Einwohnergemeinde an die schweizerische Nationalbahn, Sektion Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss zu leistenden Subvention» beantragte der Gemeinderat Langenthal am 8. September 1873 der «nächsten Einwohnergemeinds-Versammlung», die verlangte Summe von 250 000 Franken «zu verabfolgen», allerdings nicht vorbehaltlos, sondern bloss unter Bedingungen. So verlangte er unter «Allgemeine Bedingungen» insbesondere, dass «zu keiner Zeit, in keiner Form und unter keiner Bedingung der schweiz. Centralbahn eine Beteiligung an dem Unternehmen bewilligt wird» und die Bundesversammlung die Konzession zum Bau und Betrieb der Linie

Zofingen–Lyss bis Ende 1873 erteile und die Unternehmung sich «bis dahin» in Form einer Aktiengesellschaft definitiv konstituiere; unter «Besondere Bedingungen» verlangte er, dass «bei Erstellung der Bahn die hierseitigen Ortsinteressen bestens berücksichtigt» würden und – was besonders wichtig schien – der Bahnhof in unmittelbarer Nähe der Ortschaft zu stehen komme. Dabei sei «die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Linie gegenüber der S.C.B. in jeder Beziehung durchzuführen». In Ergänzung zu dieser letzteren Bedingung verlangte der Gemeinderat überdies, dass die definitiven Pläne für die Bahnhofsanlagen der Einwohnergemeinde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen seien.

Die (ausserordentliche) Versammlung der Einwohnergemeinde Langenthal zur Behandlung des Traktandums «Subventionierung der Nationalbahn» fand am Montag, den 15. September 1873, unter dem Vorsitz von Jb. Schneeberger statt und war von rund 250 Stimmberechtigten besucht. Einleitend erstattete Gemeindeammann Herzog Bericht über Entstehung, Bedeutung und damaligen Stand der gesamten Nationalbahn, woraus auch hervorging, dass deren III. Sektion (Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss) «noch am weitesten im Rückstand» war. Er versäumte jedoch nicht, die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der projektierten Bahn im Allgemeinen und deren Rolle als Konkurrenzlinie der SCB im Besonderen hervorzuheben. Zum Eintreten wurde das Wort nicht verlangt.

Ein Mitglied des Gemeinderates begründete dessen Anträge, mit dem bemerkenswerten Beifügen, diese seien «in ihrer ganzen Bedeutung aufrichtig, ehrlich und namentlich im Interesse unserer ganzen Ortschaft gemeint». Jb. Geiser-Leuenberger erklärte demgegenüber, er sehe eine unredliche Absicht des Gemeinderates darin, dass dieser eine Beteiligung der Bürgergemeinde von 80 000 Franken zurückweise, was zur Folge hätte, dass die Einwohnergemeinde für die gesamte Subvention von 250 000 Franken aufkommen müsste.

Fürsprech Harnisch hielt dem entgegen, es erscheine lächerlich, im gemeinderätlichen Antrag eine Unehrllichkeit ausmachen zu wollen, liege es doch auf der Hand, dass die Bedingungen der Bürgergemeinde und diejenigen des gemeinderätlichen Antrages so weit auseinander gingen, dass die Einwohnergemeinde die gesamte Viertelmillion werde leisten müssen.

Gemeindeammann Herzog wies «sowohl die heute als auch bisher in

Verpflichtungsschein der Einwohnergemeinde Langenthal für eine Beteiligung von 250 000 Franken am Aktienkapital der Eisenbahnlinie Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss

Gemeindebetheiligung bei der Schweiz. Nationalbahn.

(Section 3 of 3) = 846.)

Verpflichtungsschein.

Die Limaguna-Gemeinde Taugenthal betheiligte sich
an der als Sektion der **Schweizerischen Nationalbahn** bestimmten Eisenbahnlinie
Döflingen-Taugenthal-Herzogenbuchsee-Luzern
mit einem Aktienkapital von Franken 250,000 mit Worten:
Zweihundert und fünfzigtausend Franken

Dabei gelten folgende Bestimmungen:

1. Taß das Schienennetz, welches vorerst die Schweizerische Nationalbahn bilden soll, nämlich die Eisenbahn:
- 1) Konstanz - Singen - Winterthur,
 - 2) Winterthur - Baden - Bözingen und
 - 3) Bözingen - Langenbühl - Berzogenbuchsche - Vöhl
- in seinen einzelnen Theilen als unabhängige Unternehmung zu Stande kommt und jedenfalls unter einheitlichen Betrieb gestellt, wo nicht materiell zu einer Unternehmung verschmolzen wird.
2. Daß zu keiner Zeit, in keiner Form und unter keiner Bedingung der Schweiz. Centralbahn eine Theilnahme an dem Unternehmen bewilligt wird.
3. Daß dem gezeichneten Aktienkapital gleiche Rechte wie allen übrigen von Gemeinden, Cantonen und Privaten zu übernehmenden Aktien eingeräumt werden.
4. Daß die Vornahmeverpflichtung die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Bözingen - Vöhl bis Ende 1873 ertheilt und bis dahin sich die Unternehmung in Form einer Aktiengesellschaft definitiv konstituiert hat.

9. Ludwigsdorf den 10. April 1873.

Im Namen der *Linsgraben*-Gemeinde,
Der Präsident:

Dr. Schneiderger.

Der Sekretär
E. H. Rupp.

J. B. Besondere.

[illegible]

Kuhlen stam. für Präsident
v. St. Schnaburger

12 Baum,
für die hiesige. *E. R.*

öffentlichen Blättern stattgefundenen Äusserungen, welche dem Gemeinderath in der Sache unredliche Absichten unterschieben» auf das Entschiedenste zurück. Baumeister Hektor Egger erklärte unumwunden, er sei für einen «einzigen Bahnhof», das heisst einen Gemeinschaftsbahnhof Centralbahn/Nationalbahn. Major Spichiger pflichtete dieser Sicht der Dinge bei, indem er erklärte, auch er suche «das Glück für Langenthal in möglichster Vereinigung der beiden Bahnhöfe». Fürsprecher Bützberger suchte die etwas verfahrenere Situation mit dem Ergänzungsantrag zu überwinden, die strikte Bedingung, den Bahnhof der Nationalbahn «auf entgegengesetzter Seite des Centralbahnhofes» zu erstellen, solle nur gelten für den Fall, dass die Centralbahn nicht zwecks Schaffung eines Gemeinschaftsbahnhofes in eine Verlegung ihres Bahnhofes einwilligen sollte.

Nach beendeter Diskussion wurde mit allen gegen eine Stimme beschlossen, die Gemeinde Langenthal beteilige sich mit einer Subvention (Aktienzeichnung) von 250 000 Franken an der schweizerischen Nationalbahn. Auf den Ergänzungsantrag Bützberger entfielen 152 Stimmen, worauf erkannt wurde, die Subvention der Einwohnergemeinde betrage nur 170 000 Franken, falls sich die Burgergemeinde dem Ergänzungsantrag ebenfalls unterziehe, das heisst, auch nicht unter allen Umständen auf einem eigenen Bahnhof für die Nationalbahn beharre. Für den Fall aber, dass dies nicht zuträfe, wurde «fast einstimmig» beschlossen, die von Langenthal erwartete Subvention von 250 000 Franken «einzig leisten zu wollen».

Die Bedingungen der Burgergemeinde Langenthal

Mit Schreiben vom 16. September 1873 gab die Burgergemeinde Langenthal der Einwohnergemeinde «auf amtlichem Wege» davon Kenntnis, dass sie an ihrer ausserordentlichen Versammlung vom 13. September beschlossen habe, sich mit einer Subvention von 80 000 Franken an einer schweizerischen Nationalbahn, Sektion Zofingen–Langenthal–Herzogenbuchsee–Lyss, zu beteiligen. Auch sie stellte dabei allerdings Bedingungen, und zwar insbesondere die, «dass der Bahnhof Langenthal in östlicher oder südlicher Richtung des Dorfes, also auf der entgegengesetzten Seite des Centralbahnhofes, erstellt werde».

Da in der Abstimmung jedoch nur 55 der anwesenden 104 Stimmberechtigten für eine Subvention von 80 000 Franken gestimmt hätten, sei das vom Gesetz verlangte Zweidrittelsmehr nicht erreicht worden, weshalb der Beschluss dahingehend ausgelegt werden müsste, dass die Burgergemeinde keine Subvention an die Nationalbahn gewähren wolle. Man werde in dieser Angelegenheit indessen noch den regierungsrätlichen Entscheid verlangen, damit nötigenfalls an einer später abzuhaltenden Burgergemeindeversammlung die Subventionsfrage nochmals besprochen und dann die Abstimmung dem Gesetze gemäss vorgenommen werden könne.

Der Burgerrat beschloss am 18. September 1873 jedoch, «diese Einfrage an den Regierungsrat einstweilen noch zu verschieben, da die Bedingungen der Einwohnergemeinde in der Subventionsfrage von denjenigen der Burgergemeinde ohnehin abweichen». Am 27. November 1873 beantragte er der ordentlichen Burgergemeindeversammlung vom 6. Dezember, «die Gemeinde möchte die an die schweiz. Nationalbahn erkannte Subvention von Fr. 80 000.– unter den gleichen Gedingen verabfolgen lassen, wie solche die Einwohnergemeinde am 15. September festgestellt hat». Die Versammlung versagte dem Burgerrat aber die Gefolgschaft, indem sie auf einen von J. Geiser, Schuhmacher, gestellten Antrag und «nach einem längeren ausführlichen Vortrag des Herrn Präsidenten Marti» mit 33 von 37 Stimmen beschloss, auf den burgerrätlichen Antrag nicht einzutreten. Im Protokoll-Register der Burgergemeinde-Versammlungen ist dieser Vorgang in kürzestmöglicher Formulierung wie folgt umschrieben: «Die von der Einwohnergemeinde am 13. Sept. 1873 aufgestellten Bedingungen für die Subvention nicht annehmen.» Dies bedeutete, dass die Burgergemeinde Langenthal von einem Gemeinschaftsbahnhof Centralbahn/Nationalbahn selbst dann nichts hätte wissen wollen, wenn Erstere zwecks Schaffung eines solchen in eine Verlegung ihres Bahnhofes eingewilligt hätte.

Eine Streitschrift für einen zweiten Bahnhof

Die Bahnhoffrage hatte in Langenthal offenbar allgemein Wellen geworfen, war doch unter dem Titel «Warum Langenthal einen besondern Bahnhof für die Nationalbahn will» ein nicht unterzeichnetes Imprimat

erschienen. Darin wurde als erstes Argument angeführt, dass bei einem Gemeinschaftsbahnhof die Linie der Nationalbahn nicht über Bleienbach und St. Urban geführt werden könnte; vielmehr müsste sie von Herzogenbuchsee bis Niederwil (heute: Rothrist) ungefähr dem Trasse der Centralbahn folgen und wäre dementsprechend für Langenthal nur von geringem Nutzen.

Die technischen Schwierigkeiten, so hiess es weiter, seien oft nichts anderes als «feine Lügen, mit denen man selbstsüchtige Zwecke bemäntelt». Eine selbstständige Linie, die den Süden und Osten Langenthals berühre und einen eigenen Bahnhof aufweise, würde dem «grössten Theile der Ortschaft wesentlichen Nutzen» bringen: Häuser- und Güterpreise würden steigen, ein zweites Eisenbahn-Quartier würde entstehen und «neue Kapitalien» würden «herbeigezogen». Langenthal gebe eine Viertelmillion in der bestimmten Hoffnung, dass die Nationalbahn einen ordentlichen Zins abwerfe. Das könne sie indessen nur, wenn ihr, nebst dem durchgehenden Verkehr, auch ein möglichst grosser Lokalverkehr zufalle.

Die Verlautbarung schliesst – etwas pathetisch – wie folgt: «Fügen wir dem festen Willen auch Beharrlichkeit in unserer Forderung bei, so ist der Sieg gewiss und der Bahnhof bei Langenthal kommt auf die Süd- oder Ostseite des Ortes zu liegen.»

Experten raten von zwei Bahnhöfen ab

In einem von zwei Experten, den Ingenieuren Dapples und Ganguillet, zuhanden des Regierungsrates des Kantons Bern mit Datum vom 15. Juli 1874 erstatteten Bericht wurde dann allerdings darauf hingewiesen, die durch die Gemeinde Langenthal an ihre Aktienbeteiligung geknüpfte Bedingung, dass die Bahnstation südlich der Ortschaft zu stehen komme, hätte zur Folge, dass diese «wenigstens $\frac{1}{4}$ Stunde von der Centralbahnstation entfernt» wäre. «Diese Disposition», so heisst es im Bericht weiter, «wird sowohl für das Publikum, welches angewiesen ist, die Eisenbahn zu benutzen, unbequem ... und ganz besonders für das handeltreibende Publikum von Langenthal selbst sehr lästig werden.»

Die Experten bezeichneten es deshalb als nachteilig, «wenn in dieser Localität die neue Bahn nicht in Berührung mit der Centralbahn» käme.

Dieser Nachteil würde ganz besonders fühlbar werden, wenn Querbahnen, wie die von Langenthal nach Wauwil¹ und die Jura-Gotthard-Bahn² ausgeführt werden sollten. In beide Stationen würden sie nicht einmünden können. Es würde dementsprechend «keine rechte Verbindung zwischen diesen Bahnen geben und dadurch ein grosser Uebelstand für das Publikum entstehen». Um dem einigermaßen abzuweichen, werde es kein anderes Mittel geben als eine Verbindungsbahn zwischen beiden Stationen, was jedoch den Betrieb «bedeutend erschweren» würde. Die Experten müssten es – wie sie ausdrücklich festhielten – sowohl im allgemeinen als auch im besonderen Interesse von Langenthal bedauern, wenn dort nicht, wie in Herzogenbuchsee, alle Bahnen einen gemeinsamen Bahnhof benützen würden.

Bezüglich Trasse-Führung gaben sie denn auch einer von Bleienbach aus in die Centralbahn-Station Langenthal führenden Variante den Vorzug; dies, obwohl dadurch die Baulänge sich um 300 Meter vergrössert hätte. Die Kosten würden gegenüber der südlichen Variante dennoch geringer ausfallen, weil das Gelände sehr günstig wäre und keine neue Station gebaut werden müsste.

Subventionsgesuch und Grossratsdebatte

Vom Kanton Bern erwartete das Initiativkomitee, wie erwähnt, eine Subvention von zwei Millionen Franken, und es reichte am 22. Februar 1874 dem Regierungsrat ein entsprechendes Gesuch ein. Da inzwischen auch aus anderen Landesteilen analoge Anträge eingegangen waren, entschloss dieser sich, alle diese Subventionsbegehren, aufgeteilt in zwei Dringlichkeitsstufen, mit Vortrag und Dekretsentwurf vom Oktober 1874 dem Grossen Rat zu unterbreiten. Mit Bezug auf die Linie Lyss–Zofingen, die in der ersten Stufe figurierte, war er zum Schluss gekommen, die verlangte Summe «stelle sich als eine angemessene dar», knüpfte sie aber immerhin an die Bedingung, «dass die Ausführung der Linie von Zofingen nach Winterthur in der Weise sichergestellt sein müsse, dass deren Inbetriebsetzung entweder vor oder gleichzeitig mit der Linie Zofingen–Lyss erfolgen könne».

In den Verhandlungen des Grossen Rates vom 3. Dezember 1874 meldete sich auch Grossrat Gygax aus Bleienbach zu Wort und verwies auf

Seite 37 des Vortrages, wo zwar ausgeführt werde, das Trasse der Linie Lyss–Zofingen ziehe sich von Herzogenbuchsee über Bleienbach nach Langenthal, mit der Einschränkung allerdings, es handle sich dabei nur um «die allgemeine Richtung des Tracés, das noch nicht in allen seinen Einzelheiten definitiv festgestellt» sei. Vielmehr seien «an verschiedenen Punkten mehrere Varianten studiert worden». Es frage sich nun, ob bei der Ausführung der Linie die genannte Richtung auch wirklich eingehalten werde, oder ob man, um die vier bis fünf Kilometer lange «Krümmung über Bleienbach» einzusparen, dann «nicht vielleicht in gerader Linie, sei es mit Benutzung der Centralbahnlinie, sei es den Schienen derselben entlang fahren werde». Er, Gygax, möchte diesfalls im Klaren sein und verlange daher, dass die Subvention von zwei Millionen nur der Linie gegeben werde, deren Trasse im Vortrag beschrieben sei. «Nachdem man uns durch Aufstellung einiger Stangen und Zumuthung von Subventionen Hoffnung gemacht hat, die Linie zu erhalten, möchte ich nicht, dass man dann auf einmal sagen würde, es solle nun die gerade Linie gebaut werden.»

Der Rat stimmte der Vorlage schliesslich mit 196 gegen 17 Stimmen und bei 17 Enthaltungen zu, und in der Volksabstimmung vom 28. Februar 1875 wurde sie mit 37 316 gegen 24 122 Stimmen angenommen.

Die Wirtschaftslage verschlechtert sich

Mit Datum vom 8. November 1875 erstattete das Initiativkomitee zuhanden der beteiligten Gemeinden wiederum Bericht. Dabei schilderte es vorerst erneut sein Entstehen und die bisherigen Aktivitäten, um dann zur Feststellung zu gelangen, mit den insgesamt 4½ Millionen Franken Staats- und Gemeindesubventionen habe das Unternehmen eine solide finanzielle Basis erhalten, «welche für die Realisierung des Projektes günstigste Aussicht» gewähre.

In Anbetracht der heraufziehenden Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage zweifelte das Initiativkomitee offenbar aber selber etwas an seiner zur Schau gestellten Zuversicht, beendete es den Bericht doch mit folgendem eindringlichem Aufruf:

«Freunde der Nationalbahn!

Aktie à Fr. 500.— der Schweizerischen Nationalbahn vom 1. Februar 1876

Schweizerische Nationalbahn.

ACTIE

Fr. 500. N^o XXXXXX

FÜNFHUNDERT FRANKEN

Inhaber dieser Actie im Nominalbetrage von

HAT DEN DIESER SUMME ENTSPRECHENDEN ANTHEIL AN DEM GESAMT-EIGENTHUM UND DEM JEWEILIGEN ERTRAG DER SCHWEIZERISCHEN NATIONALBAHN. — DIE STATUTEN DER GESELLSCHAFT SIND FÜR DEN INHABER DIESER ACTIE IN ALLEN THEILEN VERBINDLICH.

Auszug aus den Gesellschafts-Statuten.

§ 1. Zweck der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft ist der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Singen und von Constanz (beziehungsweise Kreuzlingen) über Winterthur, Baden und Leimbach nach Zolingen und von Suhr, resp. auch Hunsenschwil nach Aarau, mit der Aufgabe, durch Eintreten in eine materielle Verschmelzung oder mindestens eine Betriebsvereinbarung mit der Eisenbahnverwaltung Zolingen-Bernegg, Buchsee-Lys, sowie andern in die Hauptlinie einmündenden Eisenbahnen eine von den Gesellschaften der Nordost- und der Centralbahn unabhängige durchgehende Schienenverbindung zwischen dem Nordosten und dem Südwesten der Schweiz zu begründen.

§ 2. Zu diesem Zweck hat die Schweizerische Nationalbahngesellschaft von der in ihr aufgenommene Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen die von letzterer angewirkten Concessionen der Kantone Zürich, Thurgau, Schaffhausen und des Grossherzogthums Baden und ferner die Bahnkörper der im Bau begriffenen Linie von Singen und Constanz-Kreuzlingen bis Winterthur mit aller Zubehöre und allen Activen und Rechten, welche der aufgelösten Gesellschaft zugestanden haben, erworben.

Ebenso sind der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft von der andern in ihr aufgenommene Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zolingen die von letzterer erworbenen Concessionen auf strichartem und eisenbahnmässigem Gebiet und sämtliche Activen und Rechte, welche die Gesellschaft beseßen hatte, abgetreten worden.

Umgekehrt ist die Schweizerische Nationalbahngesellschaft in alle Verpflichtungen öffentlich rechtlicher oder privatrechtlicher Natur eingetreten, welche von den Eisenbahngesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zolingen bisher eingegangen worden sind.

§ 4. Das Gesellschaftscapital wird im Minimum auf 14 Millionen, im Maximum auf 15 Millionen Franken festgesetzt. Dasselbe wird durch Ausgabe von 28,000 bis 30,000 Stück auf den Inhaber laufende Actien im Betrag von je 500 Fr. gebildet.

Weiter bedingte Summen werden auf Beschluss der Generalversammlung der Actionen bis durch Actien erhoben.

Von dem jährlichen Reinertrag der Bahn werden zunächst mindestens 500 Fr. per Kilometer als Überschussreservefonds ausgetheilt und besonders verwaltet und ausserdem 1 bis 5 vom Hundert dem Reservefond gutgeschrieben. Der Rest des Reinertrags ist als Dividende an die Actionen zu vertheilen.

Über die Verwendung der Zinsen der genannten beiden Contingente entscheidet der Verwaltungsrath.

Wenn der Reservefond 10 % des Basisbetrags erreicht hat, so können, so lange das der Fall ist, weitere Zuwendungen an denselben unterbleiben.

§ 9. Dividenden, welche innert 2 Jahren nach Verfall nicht bezogen werden, verfallen nach vorausgegangenem fruchtlosem Aufrufe durch die Direction dem Reservefond. Der betreffende Coupon wird durch dieselbe Art der öffentlichen Bekanntmachung entkräftet.

§ 11. Organe der Gesellschaft sind:

- 1) Die Generalversammlung.
- 2) Der Verwaltungsrath.
- 3) Die Direction.

§ 12. In der Generalversammlung sind stimmberechtigt alle handlungsfähigen Besitzer von Actien und die gesetzlichen oder bevollmächtigten Vertreter von Actionbestitzern.

Der Besitz von jeder Actie berechtigt zu einer Stimme.

§ 20. Zur Prüfung der Jahresrechnung nebst Geschäftsbericht bezeichnet die Generalversammlung die Revisoren (3-5) je nach dem Voraus, wobei es nicht an den Kreis der Actionäre gebunden ist.

§ 22. Der Verwaltungsrath zählt 25 Mitglieder, wovon 4 dem Kanton Zürich, 4 dem Kanton Aargau, 3 dem Kanton Thurgau, 2 dem Kanton Schaffhausen und einem dem Grossherzogthum Baden angehören müssen.

Der Regierung des Kantons Zürich stehen mit Rücksicht auf ihre Actienbetheiligung zwei, derjenigen des Kantons Thurgau eine Stelle im Verwaltungsrath zu.

Dasselbe Recht wird den Regierungen der Kantone Schaffhausen und Aargau für den Fall einer erheblichen Staatsbetheiligung beim Actienkapital eingeräumt, in welchem Fall die Mitgliederzahl des Verwaltungsraths auf 30 beziehungsweise 27 steigen würde.

Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen für ihre Verrichtungen Tagelohn und Ersatz der Reiseauslagen.

Im Verwaltungsrath haben die Mitglieder der Direction Sitz und Stimme, ausgenommen bei Feststellung ihrer Besoldung.

§ 25. Die Direction zählt fünf Mitglieder. Der Präsident und zwei Mitglieder haben am Sitz der Gesellschaft zu wohnen und ihre ganze Thätigkeit der Gesellschaft zu widmen.

Diese drei Mitglieder werden für sechs befristet. Die andern beiden Mitglieder beziehen für ihre Verrichtungen Tagelohn und den Ersatz ihrer Reiseauslagen.

Den Vice-Präsidenten wählt die Direction aus ihren ständigen Funktionären.

§ 26. Alle zwischen der Actiengesellschaft und ihren Verwaltungsbehörden, oder zwischen diesen unter sich, oder endlich zwischen der Actiengesellschaft oder ihren Verwaltungsbehörden und einzelnen Actionären entstehenden Rechtsstreitigkeiten über Fragen, welche die Angelegenheiten der Gesellschaft betreffen, werden durch Schiedsgerichte beurtheilt. Zu diesem Ende wählt jede der streitenden Parteien zwei Schiedsrichter und diese ernennen einen Obmann. Können sie sich über die Wahl eines Obmanns nicht verständigen, so ist das schweizerische Bundesgericht zu ersuchen, dasselbe zu bezeichnen. Die vier Schiedsrichter entscheiden den streitigen Fall mit allen damit zusammenhängenden Vor- und Zwischenfragen. Bei gleichgetheilten Stimmen entscheidet der Obmann nach freiem Ermessen. Die Aussprüche sowohl der Schiedsrichter als des Obmanns, falls ihm wegen Inerthabens der Stimmen der Schiedsrichter die Entscheidung zukommt, sind rechtskräftig.

Gereicht

Winterthur, den 1. Februar 1876.

DER PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATHES

H. J. J. J.

DER PRÄSIDENT DER DIRECTION:

H. J. J. J.

209

Aus dem Gesagten haben Sie ersehen können, dass wir unser Möglichstes getan haben, das Projekt seiner Verwirklichung zuzuführen, und dass dasselbe, trotz aller gegentheiligen Behauptungen, derselben näher steht als je. Die nächste Zukunft wird nun die Entscheidung bringen. Sind einmal die Pläne und Kostenberechnungen vollendet, so werden wir die Aufstellung des Finanzplanes an die Hand nehmen. Von Ihnen, die Sie bis dahin so wacker und opferwillig zu unserem schönen nationalen Unternehmen gestanden sind, wird es abhängen, ob dasselbe glücklich zum Ziele geführt werden kann. Vor Allem ist es unerlässlich, dass Sie zu Ihren Subventionsbeschlüssen bedingungslos stehen; vielleicht wird es nothwendig werden, noch weitere Opfer zu verlangen, was umso eher der Fall sein dürfte, als die gegenwärtigen Zeiten sogar für bestehende Gesellschaften schwierig geworden sind. Unser Unternehmen hat das vor vielen andern voraus, dass die dabei betheiligte Bevölkerung die klare Einsicht von der Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit der angestrebten Bahn besitzt und mit festem Willen und grosser Opferwilligkeit dafür einsteht, in gleicher Weise wie es die Gemeinden des Kantons Aargau und Zürich gethan, die es durch ihre Energie dahingebracht, dass das so angefochtene schöne Projekt der Nationalbahn, welche wir in unserem Kanton fortzuführen die Pflicht haben, dort bereits in voller Ausführung steht.»

Die Konzession

Dem Initiativkomitee oblag allerdings nicht nur die Finanzierung des Bahnprojektes, bedurfte es zu dessen Verwirklichung doch insbesondere auch einer Konzession. Hiezu Folgendes:

Am 3. Februar 1872 hatte der Regierungsrat des Kantons Bern dem «interkantonalen Komitee der Fortsetzung der Broyetalbahn» – dem Vorgängergremium des «Initiativcomités der schweiz. Nationalbahn, Sektion Zofingen–Lyss» – die Konzession für eine Eisenbahn von Lyss nach Herzogenbuchsee erteilt, die mit Bundesbeschluss vom 26. Februar 1872 genehmigt wurde; sie erlosch jedoch ein Jahr später wegen Nichteinhaltung einer Frist.

Im Frühjahr 1873 suchte der Regierungsrat des Kantons Bern bei den gemäss dem damals neuen Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872

neu zuständigen eidgenössischen Behörden um die Konzession für eine Eisenbahn von Lyss über Herzogenbuchsee nach Zofingen nach. Bezüglich Trasse-Führung im Bereich Langenthal führte er dabei aus: «... et de là (Bleienbach) longeant le bord des marais, il rejoint Langenthal, soit la station actuelle du Central (SCB) ... par le hameau de Schoren, soit l'est du bourg de Langenthal, où on établirait une station indépendante très rapprochée de cette localité. De là ... passant par les Bains de Langenthal.»

Vorgängig der Konzessionserteilung fanden am 27. Juni 1873 in Bern die so genannten konferenziellen Verhandlungen mit den Bundesbehörden statt, an denen unter anderen Eisenbahndirektor J.J. Hartmann und Baudirektor F.S.R. Kilian als Vertreter der bernischen Regierung, sowie Grossrat Herzog, Langenthal, und Dr. Hügli, Koppigen, als Vertreter der «Konzessionspetenten», das heisst des Initiativkomitees, teilnahmen.

In der Botschaft des Bundesrates «an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer Eisenbahn Lyss–Herzogenbuchsee–Zofingen» vom 24. Juli 1873 wird eingangs bloss erwähnt, dass diese Linie den westlichen Teil der so genannten Nationalbahn bilde. Ohne auf die Vorgeschichte des Unternehmens einzugehen, enthält die Botschaft im Wesentlichen bloss technische Angaben und schliesst mit dem Antrag auf Genehmigung des Konzessions-Entwurfes.

Mit Bundesbeschluss vom 22. September 1873 wurde dem Initiativkomitee die Konzession denn auch erteilt, die in Art. 3 übrigens bestimmte, der Sitz der – tatsächlich nie gegründeten! – Gesellschaft sei in Herzogenbuchsee.

Mehrere Fristverlängerungen führen nicht zum Ziel

Gemäss Art. 5 wären bis zum 1. September 1874 dem Bundesrat die «vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft» einzureichen gewesen. Stattdessen stellte das Initiativkomitee am 2. September das Gesuch, die Frist um ein Jahr zu verlängern; «denn es fehle dem Unternehmen noch die dem Kanton Bern zugemuthete Subvention von 2 Millionen Franken, über welche bald eine, und zwar voraussichtlich günstige Abstimmung des bernischen Bundesrates zu erwarten sei».

Hinweis im Geschäftsbericht des Bundesrates für 1877 auf den Untergang der Konzession für die Linie Lyss-Zofingen.
Aus: BBl 1878 II 10/11

C. Spezielle Angelegenheiten betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen.



a. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Konzessionen.

Wegen Unterlassung des Finanzausweises und Arbeitsbeginnes sind untergegangen die Konzessionen für folgende Linien:

- 1) Uster-Pfäffikon-Saaland.
- 2) Lyß-Zofingen.
- 3) Muri-Affoltern-Aegeri.
- 4) St. Moritz-Samaden-Pontresina.
- 5) Brunnen-Rothkreuz.
- 6) Zürich-Höngg.
- 7) Aarberg-Cornaux.
- 8) Bern-Ins-Cornaux.
- 9) Laupen-Müntschmied.
- 10) Interlaken-Heimwehfluh.

Alle diese Konzessionen, mit Ausnahme der ersten, waren unter der Herrschaft des neuen Eisenbahngesetzes erteilt worden.

schen Volkes erfolgen werde.» – Mit Bundesbeschluss vom 11. November 1874 wurde dem Gesuch entsprochen.

Im Herbst 1875 wiederholte sich dieser Vorgang, stellte doch das Initiativkomitee am 3. November erneut das Gesuch, «dass die Termine um weitere 12 Monate hinausgerückt werden, da es ... noch nicht möglich gewesen sei, die vorgeschriebenen Vorlagen zu machen, jedoch aller Aussicht nach die angeforderte Verlängerung genügen werde, um den konzessionsgemässen Bedingungen nachzukommen». Derzeit würden die definitiven Baustudien aufgenommen, die bis zum 1. Juli 1876 vollendet sein müssten; zudem würde sich die Aktiengesellschaft für das Unternehmen in nächster Zeit konstituieren.

Auch diesem Gesuch wurde mit Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1875 stattgegeben.

Aus einer Fristverlängerungs-Sammelbotschaft vom 29. November 1876 geht hervor, dass das Initiativkomitee am 6. September ein weiteres Mal

um eine einjährige Fristverlängerung nachgesucht hatte, und zwar unter dem Hinweis auf die Ungunst der Verhältnisse im Allgemeinen und der Eisenbahnkrise im Besonderen. Immerhin konnte vermerkt werden, die technischen Vorlagen seien vollendet. Auch diese Verlängerung wurde durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1876 zugestanden. Sie war jedoch die letzte, heisst es doch im Geschäftsbericht des Bundesrates für 1877 lakonisch, die Konzession sei «wegen Unterlassung des Finanzausweises und Arbeitsbeginnes» erloschen.

Damit war das Schicksal der Bahnlinie, die die III. Sektion der Nationalbahn hätte bilden sollen, auch formell besiegelt. Nachdem schon die im Sommer 1875 beziehungsweise Herbst 1877 eröffneten zwei Sektionen (Etzwilen–Winterthur und Winterthur–Zofingen) dermassen unbefriedigende Betriebsergebnisse zeigten, dass im Februar 1878 über die Nationalbahn-Gesellschaft die Zwangsliquidation verfügt werden musste, war auch aus diesem Grund an einen Weiterbau nach Lyss nicht mehr zu denken.

Im Sinne eines kleinen Exkurses sei noch Folgendes erwähnt:

Das Projekt einer normalspurigen Eisenbahn Lyss–Zofingen berührte nicht nur die Kantone Bern, Solothurn und Aargau, sondern – und zwar in unmittelbarer Nachbarschaft des Obergeraargaus – auch den Kanton Luzern, weshalb das Initiativkomitee von der Gemeinde Pfaffnau (St. Urban) eine Subvention von 50 000 Franken erwartete. Dies veranlasste den Gemeinderat Pfaffnau, am 1. September 1873 mit dem Gesuch an den luzernischen Regierungsrat zu gelangen, der Staat möchte hieran 30 000 Franken beitragen. Jener beschloss indessen am 5. September, dem Grossen Rat einen Staatsbeitrag von bloss 5000 Franken zu beantragen, und zwar im Wesentlichen mit der Begründung, «die fragliche Bahn» habe «für den Kanton im Ganzen kein Interesse, ja dürfte vielmehr geeignet sein, den Verkehr vom Kanton Luzern abzuführen und der Linie Bern–Luzern–Zürich, bei welcher der Kanton Luzern bekanntermassen stark beteiligt ist, Konkurrenz zu machen».

Mochte das Nichtzustandekommen der Nationalbahn-Teillinie Zofingen–Lyss in Langenthal auch eine gewisse Enttäuschung hervorgerufen haben, so war dies im Hinblick auf den Umstand, dass das Zusammenbrechen der Nationalbahn-Gesellschaft für an derselben stark engagierte Städte wie Baden, Lenzburg oder Zofingen und insbesondere Winterthur eine finanzielle Katastrophe bedeutete, doch leicht zu verschmerzen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde immerhin noch versucht, die Normalspur-Eisenbahnlücke Zofingen–Lyss – analog derjenigen Langenthal–Oensingen – durch Schmalspurbahnen (Zofingen–Langenthal, Langenthal–Herzogenbuchsee und Herzogenbuchsee–Lyss) zu schließen, doch blieb auch diesen Bestrebungen der Erfolg versagt.

Anmerkungen

- 1 vgl. den Beitrag des Verfassers in JBO 2001
- 2 vgl. den Beitrag des Verfassers in JBO 1996