

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 15/16 (1890)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Jura-Simplon-Bahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-16375>

### **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:** 21.02.2026

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

zimmer für Bediente und abholende Personen. Unter dem Podest der schönen, monumental angelegten Haupttreppe liegt die grosse Garderobe. Andere, kleinere Garderoben sind auf jedem Stockwerk vorgesehen. Links und rechts von der Haupttreppe sind die Cassa-Localitäten, die auch von den beiden grossen seitlichen Vestibuls zugänglich sind, untergebracht. Durch die Haupttreppe gelangt man zunächst zum Parterre, hernach in einer weiteren Rampe zum ersten Stock, auf dem sich das Foyer befindet. Die seitlichen grossen  $2\frac{1}{2}$  m breiten Wendeltreppen führen direct zu den oberen Gallerien, so dass eventuell für diese Plätze das Foyer abgeschlossen und unzugänglich gemacht werden kann. Die kleineren seitlichen Treppen dienen dem Logenpublicum und der Administration, während die Künstler, das Chor- und Statistenpersonal eigene Eingänge und Treppen auf der Hinterseite des Baues haben. Auf jedem Stockwerk sind Closets in genügender Zahl vorgesehen, was aus beifolgendem Grundriss des Erdgeschosses nicht ersichtlich ist. Während sich auf der rechten Seite von Saal und Bühne Requisitenräume und Magazine befinden, sind linksseitig geräumige Restaurationslocale mit Büffet und Billardzimmer angeordnet.

Der Saal enthält die für Zürich mehr als genügende Zahl von 1400 Sitzplätzen, die sich auf die verschiedenen Geschosse ungefähr wie folgt vertheilen: Parterre 500 Plätze, I. Stock 100 Plätze, II. Stock 300 Plätze, Gallerie 500 Plätze, zusammen etwa 1400 Plätze. Im Parterre sind die Zugänge zu den Plätzen seitlich angeordnet, damit die besten, der Bühne direct gegenüberliegenden Plätze in der Mitte nicht verloren gehen; dadurch wird ferner noch eine bessere Vertheilung des Publicums beim Betreten und Verlassen des Saales erzielt. Die erste Gallerie enthält ausschliesslich Logen, die darüberliegenden haben offene Sitzplätze, welche sich in der Mitte, der Bühne gegenüber, bis an die Rückwand hinziehen. Auf der obersten Gallerie sind die Zugänge ebenfalls seitlich angeordnet wie im Parterre.

Entsprechend den hiesigen Verhältnissen hat die Bühne eine ziemlich geringe Prosceniums-Oeffnung, dagegen eine gehörige Tiefe. Die grossen seitlichen Räume links und rechts gestatten eine bequeme Vorbereitung der Versatzstücke, so dass Decorationsänderungen rasch vor sich gehen können. Gegen das Orchester hin erweitert sich die Bühne bogenförmig in den Saal hinein. Vermittelst hydraulischer Vorrichtungen kann jedes Feld der Bühne beliebig gehoben oder versenkt werden, was für die Darstellung von Ungleichheiten im Terrain etc. sehr vortheilhaft ist. Auch die Coulissen, Vorhänge etc. sollen von einem seitlich der Bühne befindlichen Punkt aus hydraulisch gehoben und herunter gelassen werden können, wodurch eine Reihe feuersgefährlicher Vorrichtungen in Wegfall kämen und wobei Schnüre und Seile zum grössten Theil durch Drahtseile ersetzt würden. Die Tiefe der Bühne wird noch vermehrt durch eine Hinterbühne, über der sich ein Malersaal befindet; dieselbe kann für Chor- und Balletproben auch selbständig benützt werden. — Das Orchester liegt etwas vertieft und hat einen geeignet construirten Resonanzboden.

Im Untergeschoss befinden sich Schreiner-, Schlosser- und Reparaturwerkstätten, sowie die Maschinen und Apparate für die electriche Beleuchtung, die Centralheizung und Ventilation nebst den Magazinen für Holz, Kohle und Reservestücke.

Was die Feuersicherheit des Theaters anbelangt, so hat sich der Verfasser des Projectes alle jene Vorsichtsmassregeln zu Nutzen gemacht, die aus den jüngsten grossen Theaterbränden gemachten Erfahrungen hervorgegangen sind. Für die Heizung wird Dampf und für die Beleuchtung electriche Licht vorgeschlagen. In constructiver Hinsicht empfiehlt der Verfasser von der Cement-Eisen-Construction nach Moniers Patent eine möglichst ausgiebige Verwendung zu machen. Dieselbe besteht aus einer Verbindung von Drahtgeflechten mit einer Mörtelmasse aus Cement. Nicht nur der Feuersicherheit wegen, sondern auch in constructiver Beziehung empfiehlt sich dieses System für die Her-

stellung von Decken, Ballustraden, Logenzwischenwänden etc., welche mit geringen Dimensionen äusserst leicht und solid ausgeführt werden können.

Das projectirte Theater hat eine Grundfläche von 3000  $m^2$  und der Verfasser nimmt an, dass der Quadratmeter der bebauten Oberfläche zu 500 Fr. gerechnet werden könne, was die Baukosten auf 1500000 Fr. stellen würde, wobei indess nicht ausgeschlossen ist, dass bei einer Reduction der sehr geräumig angelegten Vorräume vor dem Zuschauerhaus die Grundfläche auf etwa 2500  $m^2$  eingeschränkt und die Gesamtbausumme auf 1250000 Fr. ermässigt werden könnte.

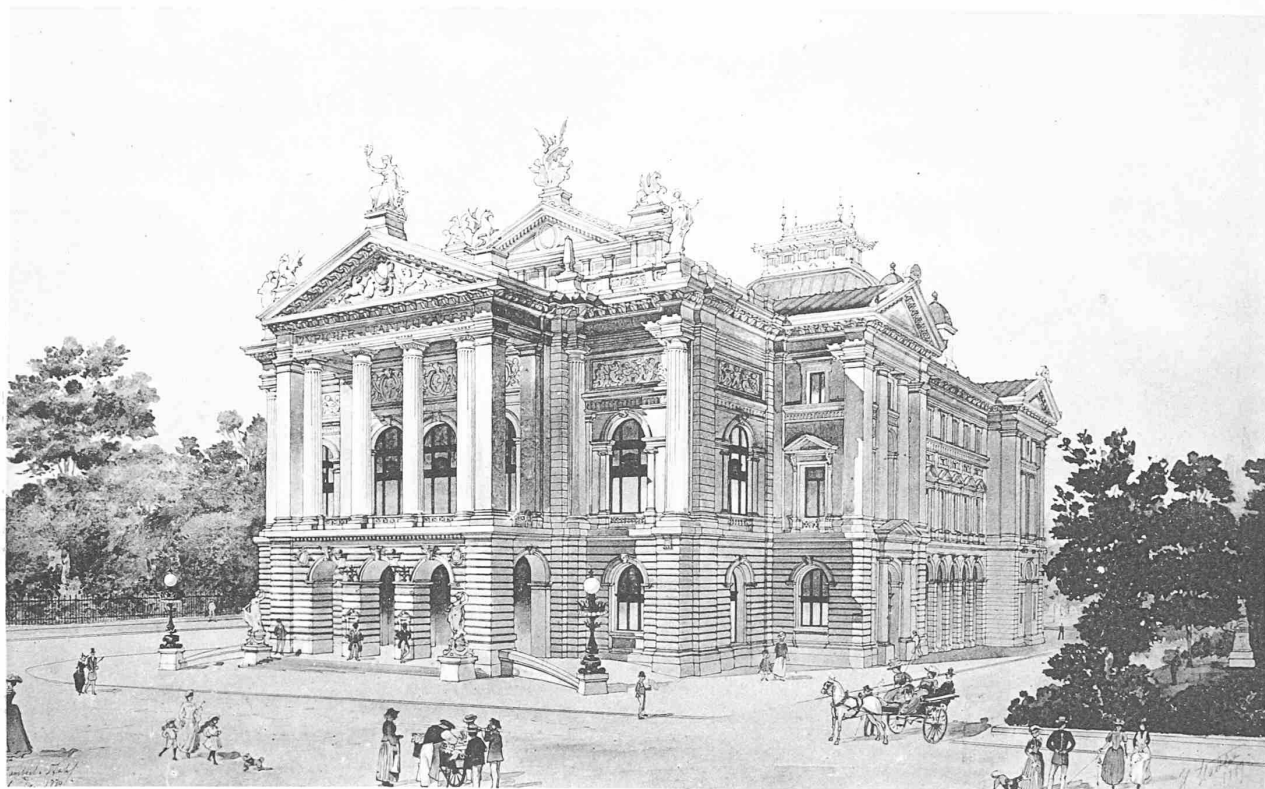
### Jura-Simplon-Bahn.

Die Fusion der westschweizerischen und Simplon-Bahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn, wie sie durch die Volksabstimmung im Canton Bern vom 8. December, die Beschlüsse des Nationalrathes vom 17., des Ständerathes vom 19. December, der Generalversammlung der Actionäre vom 27. December gutgeheissen und vom Bundesrath am 28. December letzten Jahres sanctionirt worden ist, bildet einen der wichtigsten Vorgänge im schweizerischen Eisenbahnwesen. Schon der Umstand, dass die in eine Hand vereinigten Linien den dritten Theil des gesammten schweizerischen Eisenbahnnetzes darstellen, dass ihr Gebiet die ganze westliche Schweiz umfasst und bis in die Mitte des Landes eindringt, giebt dieser Vereinigung eine hohe Bedeutung, welche durch die weiteren Ziele, die sich die neue Gesellschaft durch den Bau des Simplons setzt, noch wesentlich gesteigert wird.

Die Vortheile, welche sich hieraus für die fusionirten Bahnen sowohl als auch für den Verkehr im Allgemeinen ergeben, hat die bezügliche Botschaft des Bundesrathes in sehr einlässlicher Weise erörtert. Dieselben können wie folgt kurz zusammengefasst werden:

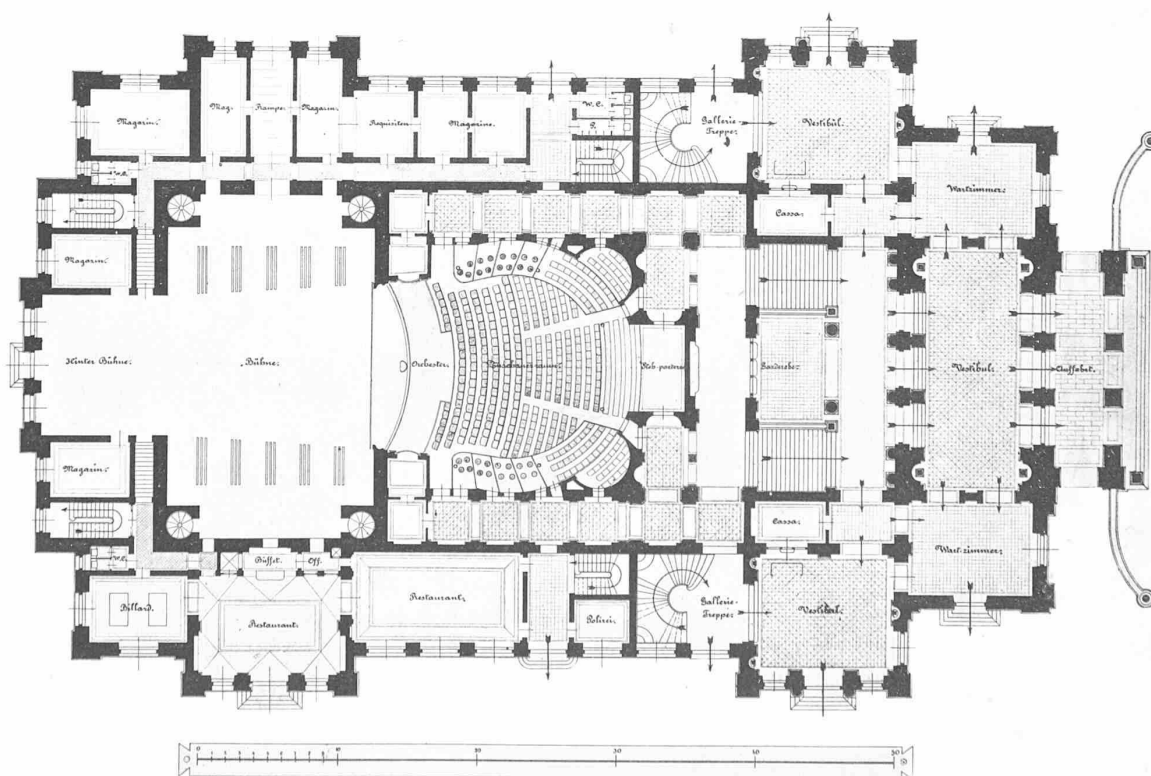
Wenn auch die allgemeine Betriebsverwaltung der neuen Gesellschaft nicht vollständig centralisirt ist, so werden sich trotzdem durch die theilweise Centralisation namhafte Ersparnisse erzielen lassen. Die einheitliche Verwaltung, welche über die sämmtlichen Uebergangspunkte für den schweizerisch-französischen Verkehr verfügt, wird sowohl in der Tarifpolitik, als bei der Behandlung internationaler Zugverbindungen den fremden Verwaltungen mit bewussten Zielen und mehr Erfolg entgegentreten, als dies die getrennten Administrationen bis jetzt zu thun vermochten. Auch werden künftig im Verkehr mit Frankreich die schwierigen Fragen über Antheilsberechtigung der einzelnen Strecken wegfallen. — Wenn früher die getrennten Gesellschaften den auf ihr Netz übergehenden Verkehr so lange als möglich auf ihren Schienen zu halten bestrebt waren, so werden nun, da die Interessen zusammenfallen, diese Transporte auf der kürzesten Route befördert werden, wodurch Ersparnisse in den Traktionskosten zu erzielen sind. Der Fahrplan wird revidirt und sowohl für den Verkehr als auch für die Einnahmen günstiger gestaltet werden.

Auch in technischer Beziehung wird die Einheit im Betriebe, namentlich was den Unterhalt, die Erneuerung und Ausnutzung der Bahnanlagen, speciell des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen anbetrifft, vortheilhaft wirken. Dies wird sich zunächst bei der Dimensionirung, Beschaffung und Controle des Schienenmaterials, der Schwellen, und Befestigungsmittel, ferner bei den mechanischen Einrichtungen, den Signalen etc. zeigen. Dabei wird es möglich sein, günstigere Preise und bessere Qualitäten zu erzielen und die Reserven zu beschränken. Hauptsächlich aber in Hinsicht auf das Rollmaterial werden sich gewisse Vortheile zeigen. Die grosse Zahl verschiedener Locomotivtypen wird nach und nach verschwinden, indem bei Neuanschaffungen auf gleiche Typen, die auch gleiche Reservestücke erfordern, Bedacht genommen werden kann. Die vorhandenen Motoren werden besser ausgeschieden und auf die einzelnen Dienste für Schnell-, Personen- und Güterzüge vertheilt werden



# Neues Theater in Zürich.

Entwurf von Architekt HERMANN STADLER in Mailand.



1 : 500.

Grundriss vom Erdgeschoss.

Seite / page

28(3)

leer / vide /  
blank



können. Auch die Ausnutzung der Locomotiven wird, da grössere Strecken zu befahren sind, intensiver, und bei gleichmässigem, einheitlichem Betrieb, rationeller Arbeitstheilung können auch die Unterhaltungsarbeiten besser und billiger ausgeführt werden.

Das Nämliche gilt auch in Bezug auf den Wagenpark, namentlich die Personenwagen, sowie auf den ganzen Zugsförderungsdienst, der einfacher wird und der hinsichtlich der Betriebs-Sicherheit und der Annehmlichkeiten für die Reisenden — wie wir hoffen wollen — manche erfreuliche Neuerung und Verbesserung bringen kann. Die Ausrüstung mit continuirlichen Bremsen, die Dampfheizung und verbesserte Beleuchtung der Wagen wird durch die neue Gesellschaft rascher und williger erfolgen.

Als allgemeiner Vortheil des grösseren Netzes gegenüber den kleineren darf bezeichnet werden, dass alle technischen Verbesserungen nach einheitlichem Plan, früher, leichter und besser Eingang finden. Es wird damit ein wichtiger Schritt zur Vereinheitlichung unseres Eisenbahnwesens gethan, welche schon längst als nothwendig erkannt und an Stelle der bisherigen, nach allen Richtungen hinderlichen Zerstückelung treten sollte.

Der Fusions-Vertrag bestimmt u. A. Folgendes:

Das Actien-Capital der neuen Gesellschaft beträgt:

Fr. 52 000 000 in 104 000 Prioritäts-Actien zu je 500 Fr.

„ 34 000 000 „ 170 000 Stamm-Actien „ „ 200 „

Fr. 86 000 000

Die Ausgabe von weiteren 70 000 Stamm-Actien zu 200 Fr. wird vorbehalten.

Das bisherige Actien-Capital der beiden Gesellschaften betrug

Fr. 38 000 000 in 76 000 Actien der J. B. L. zu je 500 Fr.

„ 14 000 000 „ 28 000 Prioritäts-Actien der S. O. S. „ „ 500 „

„ 85 000 000 „ 170 000 Stamm-Actien „ „ „ „ 500 „

Fr. 137 000 000

Die bisherigen Actionäre werden wie folgt befriedigt:

1. Die Actien der J. B. L. und die Prioritäts-Actien der S. O. S. erhalten eine Prioritäts-Actie der neuen Gesellschaft vom nämlichen Nominalbetrag.

2. Jede Stamm-Actie der S. O. S. im Nominal-Betrag von 500 Fr. erhält eine Stamm-Actie der neuen Gesellschaft und überdies einen Genussschein, welcher am Reingewinn in der Weise participirt, dass er von einem allfälligen Ueberschuss über den Antheil der Prioritäts- und Stamm-Actien (4 1/2 bzw. 4 %) einen Viertel erhält, während die übrigen drei Vierteltheile des Ueberschusses unter die Prioritäts- und Stamm-Actien im Verhältniss ihres Capitalbetrages vertheilt werden.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft sind vor Allem die Prioritäts- und Stamm-Actien zurückzubezahlen; ein allfälliger Ueberschuss ist zur Einlösung der Genussscheine zu verwenden; diese Einlösung erfolgt zum Preise des 25fachen durchschnittlichen Jahres-Ertrages derjenigen fünf Jahre, welche der Kündigung vorausgehen, mindestens aber zu 50 Fr. per Schein.

Ein wichtiger Artikel des Fusions-Vertrages ist Art. 11, welcher lautet:

Die neue Gesellschaft garantirt den Cantonen und Gemeinden alle denselben laut Concessionen, Verträgen oder anderen Verpflichtungs-acten gegenüber den Gesellschaften der S. O. S. und der J. B. L. zustehenden oder sich aus diesem Fusions-Vertrag ergebenden Rechte und Vortheile. —

Weiteres über das Stimmrecht der Actionäre, die Zusammensetzung der Verwaltungsrathes, die Vertretung des Bundes und der Cantone in demselben, die Tarife etc. etc. glauben wir hier übergehen zu können.

Wir lassen nur noch den vollen Wortlaut der bezüglichen Bundesbeschlüsse folgen:

### Bundesbeschluss

betreffend

Uebertragung der Concessionen der westschweizerischen und Simplon-Bahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn an die vereinigte Gesellschaft der beiden erstgenannten Bahnen (Jura-Simplon-Bahn).

(Vom 19. Dezember 1889.)

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- a) einer gemeinsamen Eingabe der Verwaltungsräthe der westschweizerischen und Simplon-Bahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn, vom 17. October 1889;
- b) der Vernehmlassungen der Regierungen der Cantone Solothurn, vom 9. November; Basel-Landschaft, vom 9. November; Basel-Stadt, vom 9. November; Waadt, vom 12. November; Bern, vom 16. November; Unterwalden ob dem Wald, vom 22. November; Genf, vom 22. November; Unterwalden nid dem Wald, vom 28. November; Neuenburg, vom 2. December; Wallis, vom 3. December; Freiburg, vom 4. December, und Luzern, vom 4. December, alles 1889;
- c) des Artikels 11 des Fusionsvertrages, lautend:
 

Die neue Gesellschaft garantirt den Cantonen und Gemeinden alle denselben laut Concessionen, Verträgen oder andern Verpflichtungsacten gegenüber den Gesellschaften der S.O.S. und der J.B.L. zustehenden oder sich aus diesem Fusionsvertrage ergebenden Rechte und Vortheile;
- d) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. December 1889,

beschliesst:

Art. 1.

Die nachstehenden Concessionen

- a) der westschweizerischen und Simplon-Bahn,
- b) der Jura-Bern-Luzern-Bahn,
- c) der bernischen Staatsbahn Bern-Luzern

werden an die unter dem Namen Jura-Simplon-Bahn durch Vereinigung der beiden ersten Bahnen gebildete neue Gesellschaft übertragen.

a. Der westschweizerischen und Simplon-Bahn:

- 1) die am 8. Juni 1852 vom Canton Waadt ertheilte und durch Bundesbeschluss vom 17. August gl. J. genehmigte Concession für eine Eisenbahn von Morges und Lausanne nach Yverdon;
- 2) die am 10. Juni 1853 vom Canton Waadt ertheilte, am 4. August 1853 von der Bundesversammlung genehmigte, durch Bundesrathsbeschluss vom 8. Januar 1855 abgeänderte und durch Bundesbeschluss vom 7. Februar 1856 erneuerte Concession für eine Eisenbahn von Morges nach Genf auf Waadtlandegebiet;
- 3) die am 13. September 1856 vom Canton Waadt ertheilte und am 27. gl. Mts. von der Bundesversammlung genehmigte Concession für eine Eisenbahn von Yverdon nach Vaumarcus;
- 4) die am 10. März/2. April 1856 vom Canton Waadt ertheilte, am 5. März 1858 von der Bundesversammlung genehmigte und durch Bundesbeschlüsse vom 19. Juli 1861 und 30. September 1864 abgeänderte Concession für eine Eisenbahn von Lausanne nach Massongex und von Jougne in die Linie Morges-Yverdon;
- 5) die am 28. November 1859 vom Canton Wallis ertheilte und am 2. Februar 1860 genehmigte Concession für eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Jougne-Massongex und der Linie d'Italie;
- 6) die am 24. Mai 1856 vom Canton Freiburg ertheilte, am 23. September gl. J. von der Bundesversammlung genehmigte, durch Bundesbeschlüsse vom 2. Februar und 22. December 1860, sowie durch Beschluss des Freiburger Grossen Rathes vom 24. Mai 1866 und Bundesbeschluss vom 10. Juli 1866 abgeänderte Concession für eine Eisenbahn Lausanne-Freiburg-Thörishaus (Bernergrenze) auf Freiburgergebiet;
- 7) die am 4. August 1857 von der Bundesversammlung ertheilte, durch Bundesbeschlüsse vom 2. Februar und 22. December 1860 durch Bundesbeschluss vom 3. Juni 1863 abgeänderte Concession für eine Eisenbahn von Lausanne nach Freiburg und an die Bernergrenze auf dem Gebiete des Cantons Waadt;
- 8) die am 1. September 1855 vom Canton Genf ertheilte, am 7. Februar 1856 von der Bundesversammlung genehmigte Concession für eine Eisenbahn auf dem Gebiete des Cantons Genf, inbegriffen die Gemeinde Céligny, in der Richtung nach Morges;
- 9) die am 29. November 1853 vom Canton Neuenburg ertheilte, am 6. Februar 1854 von der Bundesversammlung genehmigte, durch Beschlüsse des Grossen Rathes des Cantons Neuenburg vom 9. Juni 1856, 19. März 1866 und 26. Februar 1868 und Bundesbeschlüsse vom 17. Juli 1856, 10. Juli 1866 und 22. Juli 1868 abgeänderte Concession für eine Eisenbahn von der Schweizergrenze bei Verrières nach Neuenburg und La Thielle an der Bernergrenze, mit Abzweigung nach Vaumarcus;
- 10) die vom Canton Freiburg ertheilte Concession für die auf Freiburgergebiet liegende Strecke der Eisenbahn Freiburg-Yverdon, vom 17. November 1869, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1871, abgeändert durch cantonale Decrete vom 19. Januar und 30. August 1872, genehmigt durch Bundesrathsbeschlüsse vom 28. Juni und 9. September 1872;
- 11) die Concession, welche für eine von der Bahn Lausanne-Freiburg abzweigende, und über Moudon, Payerne und Avenches an die waadtländische Grenze bei Faoug und von dort über Murten bis zum Anschluss an die bernische Staatsbahn abzweigende Linie vom Grossen Rath des Cantons Waadt am 1. September 1869 dem intercantonalen Comité der Broyethalbahn durch Ratification der Uebereinkunft vom 28. August 1869 und des zugehörigen Lastenheftes ertheilt und durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1871 genehmigt worden ist;
- 12) die Concession, welche für die unter 11 bezeichnete Eisenbahn auf freiburgischem Gebiete, auf Grund des Bundesbeschlusses vom 18. Juli 1871, betreffend den Broyethalbahnhof, vom Grossen Rathe des Cantons Freiburg am 17. November 1871 dem intercantonalen Comité der Broyethalbahn durch Genehmigung der

- Uebereinkunft vom 20. October 1871 erteilt und durch Bundesratsbeschluss vom 11. December 1871 genehmigt worden ist;
- 13) die Concession, welche für eine Eisenbahn von der Linie Freiburg-Lausanne in der Richtung von Payerne über Yvonand nach Yverdon auf Waadtländergebiet vom Grossen Rathe des Cantons Waadt am 20. Juni 1872 dem intercantonalen Comité der Broyethalbahn gemäss der Uebereinkunft vom 3. Juni 1872 und dem zugehörigen Pflichtenheft erteilt und durch Bundesbeschluss vom 19. Juli 1872 genehmigt worden ist;
  - 14) die von der Bundesversammlung am 24. September 1873 beschlossene neue Concession für den Bau und Betrieb der Ligne d'Italie par le Simplon, welche durch Bundesratsbeschluss vom 22. April 1874 an die Simplon-Bahn-Gesellschaft übertragen, am 23. December 1879 und am 19. Juni 1880 abgeändert worden ist.

Mit Bundesbeschluss vom 28. Juni 1881 sind die vorstehend bezeichneten Concessionen Nr. 1—14 auf die Gesellschaft der Suisse-Occidentale-Simplon übertragen worden.

b. Der Jura-Bern-Luzern-Bahn.

- 1) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Eisenbahn von Bern resp. Zollikofen über Biel nach der bernischen Cantonsgrenze bei Neuenstadt vom 20. November 1858, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 2. December 1858, durch Bundesbeschluss vom 25. Januar 1862 auf den Staat Bern und durch Bundesbeschluss vom 13. März 1875 auf die Gesellschaft der Bernischen Jurabahnen übertragen;
- 2) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Eisenbahn von Pruntrut nach Delle vom 3. Juni 1865, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1865 und durch Bundesbeschluss vom 19. Juni 1876 auf die Gesellschaft der Bernischen Jurabahnen übertragen;
- 3) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Eisenbahn von Lyss bis an die Cantonsgrenze bei Fräschels vom 12. Januar 1870, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1871, durch Bundesbeschluss vom 18. December 1873 auf die Bernische Jurabahn-Gesellschaft übertragen;
- 4) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Eisenbahn von Biel nach Delsberg, von da mit der Zweigung einerseits bis an die Cantonsgrenze nach Basel, anderseits nach Pruntrut und einer Zweigbahn von Sonceboz durch das St. Immerthal bis an die Cantonsgrenze bei Renan vom 10. März 1870, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1870;
- 5) Concession des Grossen Rathes des Cantons Neuenburg für eine Eisenbahn von der Station Convers des Jura Industriel in der Richtung gegen Renan zum Anschluss an die Bernischen Jurabahnen vom 18. Mai 1870, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 18. Juli 1870;
- 6) Concession des Landrathes des Cantons Basel-Landschaft für eine Eisenbahn von der Grenze des Cantons Basel-Stadt bei Ruchfeld bis zur Cantonsgrenze bei Aesch vom 15. April 1872, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 19. Juli 1872;
- 7) Concession der Regierung des Cantons Solothurn für die auf dem Gebiete des Cantons Solothurn befindliche Strecke der Jurabahnen, von der solothurnisch-bernischen Grenze bei der Liesbergmühle in der Richtung nach Basel bis an die Cantonsgrenze bei der Laufenglashütte und von der Grenze bei Angenstein bis an die basellandschaftliche Grenze bei Dornachbrugg vom 8. December 1872, genehmigt durch Bundesratsbeschluss vom 13. Januar 1873;
- 8) Concession des Cantons Basel-Stadt für die auf dem Gebiete dieses Cantons gelegene Strecke der Jurabahn, von der Cantonsgrenze nach dem Centralbahnhof in Basel, vom 31. December 1872, genehmigt durch Bundesratsbeschluss vom 13. Januar 1873.
- 9) Bundesconcession für eine directe Bahnverbindung von Renan nach Chaux-de-Fonds vom 9. Februar 1886;
- 10) Bundesconcession für die Brünigbahn:
  - a. für die Strecke Brienz-Meiringen-Alpnach-Stad vom 31. Januar 1874, durch Bundesbeschluss vom 13. December 1886 auf die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft übertragen;
  - b. für die Strecke Alpnach-Stad bis Luzern vom 13. December 1886.

c. Der Bern-Luzern-Bahn.

- 1) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Eisenbahn von Bern nach Langnau vom 3. April 1857, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 4. August 1857, durch Bundesbeschluss vom 25. Januar 1862 auf den Staat Bern, durch Bundesbeschluss vom 17. September 1873 auf die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn und durch Bundesbeschluss vom 27. März 1877 neuerdings auf den Staat Bern übertragen;
- 2) Concession des Grossen Rathes des Cantons Bern für eine Fortsetzung der Bahn Bern-Langnau, vom letztem Orte bis zur Cantonsgrenze bei Kröschenbrunnen vom 10. März 1870, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 23. Juli 1870, durch Bundesbeschluss vom 17. September 1873 auf die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn und durch Bundesbeschluss vom 27. März 1877 auf den Staat Bern übertragen;
- 3) Concession des Grossen Rathes des Cantons Luzern für eine Eisenbahn von der bernisch-luzernischen Grenze bei Kröschenbrunnen bis Luzern vom 10. März 1870, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 23. Juli 1870, durch Bundesbeschluss vom 17. September 1873 auf die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn und durch Bundesbeschluss vom 27. März 1877 auf den Staat Bern übertragen.

Art. 2.

Diese Concessionsübertragung wird an folgende Bedingungen und Vorbehalte geknüpft:

I. Die Rechnungen und Bilanzen der neuen Gesellschaft sind nach den Vorschriften des Obligationenrechtes und Eisenbahnrechnungsgesetzes aufzustellen und es hat der Bundesrath zu diesem Zwecke mit der Gesellschaft im Sinne der Art. 1 und 2 der Uebergangsbestimmungen des genannten Gesetzes vom 21. December 1883 in Unterhandlung zu treten, wobei insbesondere für die Amortisation der Genussscheine zu sorgen ist.

II. In Bezug auf den Rückkauf der sämtlichen durch diesen Beschluss an die neue Gesellschaft übergehenden Linien werden folgende Bestimmungen aufgestellt:

- a. Der Bund hat das Recht, die Gesamtheit aller Linien der fusionirten Gesellschaft zurückzukaufen.
- b. Der Rückkauf kann frühestens auf den 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen, wenn er der Gesellschaft jeweilen drei Jahre vorher angekündigt wird.
- c. Durch den Rückkauf geht das Eigenthum aller Linien sammt dem Betriebsmaterial, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen an den Bund über.
- d. Der Kaufpreis wird nach dem durchschnittlichen auf der Gesamtheit der Linien erzielten Reinertrage derjenigen 10 Kalenderjahre bestimmt, welche dem Jahre, in welchem der Rückkauf angekündigt wird, vorausgehen; er beträgt den 25fachen Werth des Reinertrages, wenn der Rückkauf innert den Jahren 1903—1918 stattfindet, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Betrag innert den Jahren 1918—1933, den 20fachen innert den Jahren 1933—1948 und den 17 $\frac{1}{2}$ fachen von 1948 bis zum Erlöschen der Concession.

In allen diesen Fällen darf der Kaufpreis nicht weniger als die nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Sollte die Bahn dem Bund nicht in vollkommen befriedigendem Zustande abgetreten werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag an der Kaufsumme dafür in Abzug zu bringen.

- e. Mit dem Jahre 1957 erlöschen sämtliche Concessionen der vereinigten Gesellschaft und es wird der Bund, insofern der Rückkauf auf diesen Zeitpunkt nicht erfolgt ist, die Bedingungen einer neuen Concession festsetzen.
- f. Insofern der Bund den Bau der Linie von Brieg bis an die italienische Grenze beschliesst, hat er das Recht, auf einjährige Kündigung hin den Rückkauf schon auf den 1. Mai des Jahres 1893 und eines jeden der bis zum 1. Mai 1903 darauffolgenden Jahre zu verlangen. Der Kaufpreis wird nach dem 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre bestimmt, die dem Kündigungsjahre vorausgehen, darf aber nicht weniger als die nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds betragen.
- g. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, werden durch das Bundesgericht entschieden.
- h. Die Rückkaufbestimmungen aller unter Art. 1 dieses Beschlusses aufgeführten Concessionen und der zugehörigen Bundesbeschlüsse werden, soweit sie das Rückkaufsrecht des Bundes betreffen, als erloschen erklärt.

III. Der Schlusssatz des Art. 15 der Statuten wird in folgender Weise abgeändert:

Actien, welche im Besitze des Bundes oder der Cantone sind, werden von dieser Beschränkung nicht betroffen.)\*

IV. Dem Bundesrathe ist die Befugniss einzuräumen, vier Mitglieder des Verwaltungsrathes der Gesellschaft zu ernennen. Der Art. 20 der Statuten ist in diesem Sinne abzuändern.

V. Für sämtliche Normalbahnen der fusionirten Gesellschaft müssen die Tarife sowohl formell als materiell auf einheitlicher Grundlage erstellt werden. Die Taxen dürfen im Allgemeinen nicht höher sein als diejenigen, welche dormalen auf dem Netz der Jura-Bern-Luzern-Bahn erhoben werden.

Der Bezug der Einschreibgebühren ist nicht weiter gestattet. Die Genehmigung der Tarife ist dem Bundesrath vorbehalten.

Die sämtlichen auf die Normalbahnen bezüglichen Tarifbestimmungen der in Art. 1 aufgeführten Concessionen erlöschen, sobald die der Genehmigung des Bundesrathes vorbehaltenen neuen Tarife festgestellt sein werden.

VI. Die mit Rücksicht auf die Finanzlage der Gesellschaft der westschweizerischen und Simplon-Bahn durch den Bundesratsbeschluss vom 1. November 1887 zugesicherte Subvention an die Kosten der Nachtzüge zwischen Genf und Bern fällt mit dem Schlusse des laufenden Jahres dahin.

Art. 3.

Der Bundesrath ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

\*) Es bezieht sich das auf die Bestimmung, dass ein einzelner Actionär nie mehr als den fünften Theil der sämtlichen vertretenen Stimmen auf sich vereinigen könne.

Diese Nummer enthält eine Lichtdrucktafel: Neues Theater in Zürich nach dem Entwurf von Arch. Hermann Stadler in Mailand.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.