Zeitschrift: Bericht des Regierungsrathes über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1870)

Artikel: Verwaltungbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor: Jolissaint

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416131

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: 02.10.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen

für

das Jahr 1870.

Direktor: Herr Regierungsrath Jolissaint.

I. Projektirte Eisenbahnen.

A. Eisenbahnen im bernischen Jura.

In ihrem Berichte vom 19. Januar 1870 hat die unterzeichnete Direktion die Lage geschildert, in der sich damals die Jurabahnfrage und die zur Verwirklichung des Dekrets vom 2. Febr. 1867 begonnenen Unterhandlungen befanden. Da dieser Bericht gedruckt und an die Herren Mitglieder des Großen Rathes in der Märzsession ausgetheilt worden ist, so nehmen wir die geschichtliche Erörterung dieser Frage bei obigem Datum vom 19. Januar abhin wieder auf.

Die von uns auf Seite 22 des erwähnten Berichtes vorgeschlagenen und in einem gewissen Maße durch den Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft vervollständigten und modifizirten Beschlüsse wurden von der Aktionärversammlung dieser Gesellschaft

den 23. Januar zu Sonceboz einstimmig angenommen. Diese Schlüsse betrafen im Wesentlichen folgende Punkte:

I. Der Verwaltungsrath wird die bis dahin von der Eisenbahndirektion geführten Unterhandlungen mit denjenigen Unternehmern oder Gesellschaften fortsetzen, welche in Bezug auf Fähigkeit, Moralität und Solidität hinlängliche finanzielle Garantien darbieten. Diese Unterhandlungen sollen die drei Projekte (vollständiges Netz, mittleres Netz und sogen. Dekretslinien oder kleineres Netz) umfassen und also geführt werden, daß sobald als möglich deren Abschluß durch einen à forfait-Vertrag erzielt wird.

II. Dieser Verwaltungsrath wurde besonders damit beauftragt:

a. Die finanziellen Mittel herbeizuschaffen, indem die Abstimmungen über die Betheiligung der am Unternehmen interessirten Gemeinden und Kantone zur Vervollständigung des Aktienkapitals in's Werk gesetzt und Anleihensverträge zur Beschaffung des Obligationskapitals abgeschlossen würden.
b. Conzessionsbegehren an die Kantone zu richten, deren Gebiet von den projektirten Bahnen durchschnitten werden sollte.
c. Die Ausführungsgesellschaft der Unternehmung zu bilden und deren Statuten abzufassen.

Die von der Eisenbahndirektion unterstützten Verwaltungsräthe der Initiativgesellschaft arbeiteten lebhaft an der Erfüllung der schwierigen, ihnen übertragenen Aufgabe.

1. Definitive Unterhandlungen mit den Unternehmern.

Die endgültigen Unterhandlungen wurden gleichzeitig für den Fall der Ausführung des Gesammtnetzes und für die Möglichkeit einer theilweisen Erstellung desselben mit mehreren Unternehmungsgesellschaften geführt, welche, nach erfolgtem Ausweis über ihre Ehrenhaftigkeit und Zahlungsfähigkeit, vorläufig die provisorischen Grundlagen ihrer Angebote mit der Eisenbahndirektion behandelt hatten.

Zur Vereinfachung unserer Darstellung wollen wir die einzelnen Unternehmungsangebote berühren nach den verschiedenen Netzen. Die Zögerungen, die verschiedenen Vertagungen, die zum Theil negativen Ergebnisse der Abstimmungen über Gemeinde- und Kantonalbeiträge, welche im Centrum des Jura durch hier nicht näher zu beleuchtende politische Zerwürfnisse und in den Nachbarkantonen

(Baselstadt, Baselland und Solothurn) durch die gewichtigen, seit dem 15. Juli in Europa erfolgten Ereignisse herbeigeführt wurden, haben leider die Erstellung des Gesammtnetzes und sogar des mittleren Netzes hinausgeschoben, wo nicht ganz in Frage gestellt. Wir werden daher die auf diese beiden Projekte bezüglichen Unterhandlungen, welche dennoch den Jura und den Kanton im größern Maße interessiren, nur in aller Kürze berühren.

Die hierauf bezüglichen Aktenstücke verbleiben im Direktionsarchiv und die Originalangebote werden dem Aktenbande beigegeben.

a. Vollständiges Netz.

Bis zum 15. Juli abhin, dem unglücklichen Tage der Kriegserklärung zwischen Frankreich und Preußen, wurden für die Erstellung des Gesammtnetzes fünf Angebote von zahlungsfähigen Unternehmern und Finanzgesellschaften vorgelegt, welche in Friedenszeiten im Stande gewesen wären, die Jurabahnen unter annehmbaren Bedingungen auszuführen (die einen ungefähr nach Maßgabe der Voranschläge, die andern noch günstiger, d. h. unter den dahierigen Ansätzen), falls damals die interessirten Gemeinden und Kantone die Neigung gezeigt haben würden, sich in billiger Weise daran zu betheiligen. Diese Unternehmer und Gesellschaften waren:

1) Die Herren Ernest Gonin und Comp. in Paris;
2) Herr Paul-André Desroches, Bauunternehmer in Paris (der gegenwärtig die Bahn von Gisors nach Beauvais baut);
3) die Herren Jopp, Philipps und Comp., Bauunternehmer in London;
4) die Herren Ingenieure Courtines und Préfontaine, unter Mitwirkung der Bank für Lokaleisenbahnen in Paris;
5) Herr Edmund Pelletier, Direktor des Börsenbureau's in Paris, handelnd im Namen eines Consortiums von Kapitalisten und einigen wohlangesehenen Finanzanstalten in London. *)

Am nämlichen Tage, an dem die unheilvolle Kriegserklärung von der Rednerbühne des gesetzgebenden Körpers von Frankreich

---

*) In Bezug auf die Einzelheiten und Bedingungen dieser Angebote siehe die Beilagen X—XIV zu unserem Berichte vom 19. Januar 1870 und im Aktenband die letzten Originalakten, welche wichtige Modifikationen, d. h. sehr erhebliche Minderforderungen gegenüber den früher begehrten Summen enthalten.

erscholl, war der Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft zum Zweck einer genauen und gründlichen Prüfung dieser verschiedenen Angebote und zugleich zur Entscheidung über die als Grundlage zu den Einzelnverhandlungen dienenden Offerten in Bern versammelt. Die hierüber erfolgte Diskussion ließ voraussehen, daß die Nummern 3, 4 und 5 hievor in ernste Erwägung gezogen werden würden. Diese Berathung wurde aber durch das die Kriegserklärung enthaltende Telegramm plötzlich unterbrochen. Angesichts der finanziellen Panik, welche natürlicher Weise im Gefolge der Kriegserklärung nun in Europa ausbrach, stellten diejenigen Unternehmer, welche die vortheilhaftesten Angebote eingereicht hatten, nachträgliche Bedingungen auf, z. B. hielten sie ihre Offerten nur nach der Wiederherstellung des Friedens aufrecht (so die Bank für Lokalbahnen), oder wenn der Krieg lokalisirt bleibe (so Herr Edmund Pelletier), während die Herren Jopp, Philipps und Comp., welche ein Angebot eingereicht hatten, das sich auf die Ausführung der Arbeiten gegen Baarzahlung beschränkte, dieses einfach aufrecht erhielten.

Neulich haben diese Letztern ihr Angebot noch modifizirt, indem sie die Aversalsumme heruntersetzten. Ueberdieß haben sie sich anerboten, das Obligationskapital zu liefern.

Durch die Wiederherstellung des Friedens und durch die erfolgte Zutheilung des Elsaßes an das deutsche Kaiserreich haben die Jurabahnen eine internationale Wichtigkeit gewonnen und den Charakter von Transitlinien erhalten, weßhalb denn auch die Unterhandlungen für die Erstellung des Gesammtnetzes sowohl mit den interessirten französischen Gesellschaften (der Ost- und der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft), als auch mit den Nachbarkantonen Solothurn, Baselland und Baselstadt, unverzüglich wieder aufgenommen werden sollen.

Man ist auch zu der Erwartung berechtigt, daß, da die politischen Leidenschaften sich gelegt, die bei einem Theil der Bevölkerung des Mittel-Jura's und des Bezirks Pruntrut zu Tage getretene Gleichgültigkeit oder Feindseligkeit sich bedeutend vermindern werde, wenn sie, die Leute, die hohe Wichtigkeit der Erstellung von Eisenbahnen, welche in Basel und Delle-Belfort ꝛc. anschließen, für die Zukunft des ganzen Juragebietes vom rein objektiven Standpunkt aus untersuchen werden.

Der bereits erfolgte Angriff der Arbeiten auf der ersten Sektion Biel-Dachsfelden-Convers wird auch ein Sporn für sie sein.

Wenn sie die Grundlage, den Stamm, die Muttersektion des jurassischen Netzes im Bau begriffen sehen, werden sie sich zweifelsohne entschließen, dem Beispiele der Gemeinde Biel, der Bezirke Courtelary und Moutier ꝛc. zu folgen und die Betheiligung, welche von ihnen verlangt wurde, zu beschließen.

b. Mittleres Netz: Biel-Basel und Sonceboz-Convers oder Chaux-de-fonds.

Obwohl die Eventualität des Baues der Linien Biel-Basel und Sonceboz-Convers, welche zusammen als mittleres Netz bezeichnet werden, im Dekret vom 2. Februar 1867 nicht vorgesehen wurde, so haben doch mehrere Unternehmer Anerbietungen für dessen Erstellung eingereicht. Die ersten Unterhandlungen, welche zu Ende des Jahres 1867 mit Herrn Dr. Strousberg in Berlin angeknüpft wurden, umfaßten von vornherein nur diese Linien, da der genannte Unternehmer geradezu erklärt hatte, sich weder mit dem vollständigen noch mit dem kleinern Netze befassen zu wollen. Als später infolge der Eröffnung der Konkurrenz die Unterhandlungen umfassender wurden, studirten mehrere Unternehmungsgesellschaften diese vermittelnde Combination und reichten provisorische Angebote ein oder versprachen dieß wenigstens. Wir nennen darunter:

1) Die Herren Ernest Gonin und Comp. in Paris;
2) die Herren Fivres-Lille, Nachfolger von Parent und Schaken in Paris;
3) die Herren Jopp, Philipps und Comp., und
4) das Consortium der schweizerischen Ingenieurs, nämlich die Herren Ott, Gubser und Comp.

Nach Art. 16 des am 24. September 1870 mit den schweizerischen Ingenieuren über die Ausführung des kleinen Netzes abgeschlossenen Vertrages, haben sich dieselben förmlich verpflichtet, mit Sorgfalt die Eisenbahn von Dachsfelden nach Basel zu studiren und zur schicklichen Zeit eine schriftliche Submission einzugeben, laut welcher sie sich für die Ausführung dieser Linie verbindlich machen.

c. Kleineres Netz: Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers.

(A forfait-Verträge für dessen Erstellung.)

Schon von Anfang an verweigerten die verschiedenen Unternehmer, aus den in unserm Bericht vom 19. Januar dargelegten

Gründen, für den Bau des kleinen Netzes Angebote einzureichen, mit Ausnahme der Gesellschaft schweizerischer Ingenieure und derjenigen der Schotten. Diese beiden Gesellschaften, namentlich aber erstere, haben die Erstellung der Bahnstrecken, welche man die Dekretslinien zu nennen pflegt, sehr genau geprüft. Ihre Angaben stützen sich auf diese Studien und sind von sehr detaillirten, sehr bestimmt abgefaßten Lastenheften begleitet, wie solche nothwendig sind, falls Konflikte vermieden und à forfait-Verträge getreu ausgeführt werden sollen.

2. Bauvertrag über die Dekretslinien.

Der Eifer und die Begeisterung, welche zu Anfang des Jahres sich im Jura für das vollständige und das mittlere Netz gezeigt hatte, kühlten sich im Frühling während der Wahlperiode ab, ja es zeigte sich sogar eine gewisse, die Anstrengungen der dem großen Netze anhängenden Männer lähmende Opposition, welche den Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft und die Direktion der Eisenbahnen zu ihrem Bedauern nöthigte, alle ihre Kräfte der Erstellung der Dekretslinien zuzuwenden, damit deren Ausführung vor Ablauf der fatalen Frist vom 2. Februar 1871 gesichert werde. Die unablässig mit den beiden obenerwähnten Gesellschaften fortgeführten Unterhandlungen gelangten zum Abschluß eines à forfait-Vertrages zwischen der Initiativgesellschaft und den schweizerischen Ingenieurs, den Herren Baur, Egger, Gubser und Ott, zum Zwecke des Baues der Bahnstrecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers.

Die Angebote der schottischen Ingenieure schienen anfänglich vortheilhafter zu sein, als diejenigen der Gesellschaft der schweizer. Unternehmer; sie wichen aber von den Fundamentbestimmungen des Vorprojektes des Staates ab, und ebenso auch von den Vorschriften des Submissionsprogramms und vom Lastenhefte, welche beide von der Initiativgesellschaft festgestellt waren.

Um nun die Angebote der Herren Jopp und Comp., welche nicht nur auf die jurassischen Eisenbahnen, sondern auch auf die Verlängerung der Linie Langnau bis Luzern sich bezogen, mit Sachkenntniß zu würdigen, ersuchte das Komite der Initiativgesellschaft den Regierungsrath, dieselben einer technischen Expertise zu unterbreiten. Der Regierungsrath entsprach diesem Gesuche und ernannte die Herren Bridel, v. Muralt und Wetli, Ingenieurs, als Experten.

Aus der Untersuchung dieser Experten ergab es sich, daß die von den schottischen Ingenieuren vorgeschlagenen Ersparnisse daher kamen, in erster Linie, von der bedeutenden Reduktion der Plattform des Bahnkörpers und der Bahngraben (Querprofil), und dann noch in zweiter Linie von der Verwendung von nicht imprägnirten tannenen Schwellen, von der Verminderung des Schienengewichts und der Verkürzung der Längen der Neben- und Ausweichgeleise.

In Betreff des Hauptpunktes, d. h. die Reduktion des Normalprofils, behauptete Herr Jopp, die vorgeschlagenen Dimensionen genügen vollständig und seien übrigens in England und Schottland so gebräuchlich.

Gegenüber diesen Behauptungen äußerten die Herren Experten den Wunsch, durch einen aus ihrer Mitte von dem Bestehen dieser Profile in diesen zwei Ländern sich zu überzeugen, sowie auch von dem Umstande ihrer Bewährung.

Sie schlugen deßhalb vor, den Herrn v. Muralt nach England und Schottland zu senden, um auf Ort und Stelle selbst diese wichtige Frage zu studiren. Der Regierungsrath entsprach diesem Wunsche und Herr v. Muralt begab sich im Sommer des verflossenen Jahres nach England und Schottland, theilte seine Beobachtungen von da aus den Herren Bridel und Wetli, behufs Abfassung des Expertenbefundes, schriftlich mit und verfaßte später noch einen speziellen Bericht. Diese Berichte lauten zwar im Allgemeinen für Herrn Jopp nicht ungünstig, insofern daraus hervorgeht, daß die Eisenbahnen in England und Schottland wirklich nach den von Herrn Jopp für die Erdarbeiten und Kunstbauten vorgeschlagenen Normalien gebaut sind und hinsichtlich ihrer Dauerhaftigkeit und Solidität nichts zu wünschen übrig lassen.

Dagegen konstatirten die Experten in unserm Lande verschiedene Verhältnisse, welche eine analoge Reduktion des Profils, mit Rücksicht auf die Dauerhaftigkeit und die Unterhaltungskosten nicht erlauben, sie empfehlen vielmehr die Erweiterung der Plattform des Bahnkörpers von 15 auf mindestens 16 englische Fuß, in den Einschnitten sogar auf 6 Meter.

Im Uebrigen wurde im Expertenbefund durch Zahlen nachgewiesen, daß aus dem Angebote des Herrn Jopp sich keine effektiven Ersparnisse für die Gesellschaft gegenüber dem Voranschlag der Herren Gränicher, Weiß und Froté ergeben, sondern daß die Ermäßigung der devisirten Bausumme nur auf quantitativen Minderleistungen beruhe.

Herr Jopp reichte, nachdem er vom Resultat dieser Expertise Kenntniß erhalten, dem Initiativkomite ein zweites, in jüngster Zeit sogar ein drittes Angebot ein. Diese neuen Eingaben stützen sich zwar immer noch nicht auf die Normalien des Vorprojektes, wie dieselben vom Initiativkomite modifizirt wurden, wogegen denselben ein den Forderungen der Experten entsprechendes Bedingnißheft zu Grunde liegt, welches Herr Bridel mit Herrn Jopp zu vereinbaren beauftragt war. Hienach verpflichtete sich Herr Jopp zu ganz bedeutend bessern und vermehrten Leistungen, als in seiner ursprünglichen Offerte, und da er anderseits auch den Uebernahmspreis um viele hunderttausend Franken ermäßigte, so stellte sich die Differenz zwischen seinem ersten und letzten Angebot auf weit über eine Million Franken.

Trotzdem ging die schweizerische Baugesellschaft aus der Konkurrenz siegreich hervor; ihr Konstruktionsangebot für die Dekretlinien ist in allen wesentlichen Beziehungen vortheilhafter als dasjenige des Herrn Jopp, und was namentlich den Uebernahmspreis betrifft, so mußte der Vertreter des Herrn Jopp zugeben, daß Letzterer mit seiner Forderung bedeutend höher stehe als die schweizerischen Unternehmer.

In Folge dessen hat die Initiativgesellschaft mit dieser letztern den Bauvertrag abgeschlossen. Die Unternehmer verpflichten sich dadurch zu allen Studien und Leistungen behufs vollständiger Herstellung der jurassischen Eisenbahnlinien im Unterbau, Oberbau und Hochbau, mit Einfriedungen und Barrieren, Telegraph, Verbottafeln, mit Pfosten, Gradinatenzeigern, Kilometersteinen, Vermarchung der Bahn, Pflanzungen, sowie Lieferung des sämmtlichen Stationsmobiliars, des Arbeitsgeschirrs für die Bahnwärter, des Werkzeuges für die Depots, der Signale bei den Bahnhofzufahrten ꝛc., so wie diese Leistungen quantitativ und qualitativ unter den betreffenden Rubriken im Generaldevis des Vorprojekts vorgesehen und durch das Bedingnißheft näher präzisirt, in einzelnen Punkten auch modifizirt worden sind. (Art. 2.)

Der Uebernahmspreis für die in vorstehendem Artikel bezeichneten Leistungen beträgt Fr. 9,392,000. Nicht inbegriffen sind in dieser Summe die Kosten des Lebhaages, von dessen Erstellung die Unternehmer entbunden werden, und die Kosten der Arbeiten in den Bahnhöfen zu Biel und Convers, sowie auch die Landankäufe, die Expropriationen und das Rollmaterial, was der Gesellschaft obliegt.

Nach Art. 1 dieses Vertrages bildet die Grundlage für die Ausführung desselben das aufgestellte, von den Parteien angenommene und unterzeichnete Bedingnißheft, ausgearbeitet durch die in diesen Materien äußerst bewanderten Herren Ingenieurs Bridel, Gränicher und Gubser, welches ein integrirender Bestandtheil dieses Vertrages ist. An der Spitze dieses Vertrages steht aber die Erklärung:

Die Grundlagen der Uebereinkunft zwischen den Parteien sind:

a. Das Vorprojekt des Herrn Dapples, Ingenieur, mit den Modifikationen der vom Staate ernannten Experten, der Herren Ingenieurs Gränicher, Weiß und Froté.
b. Der Beschluß des Bundesrathes vom 9. August 1854, betreffend die technische Einheit der schweizerischen Eisenbahnen.
c. Die auf die Jurabahnen bezüglichen Konzessionen, und
d. Das Bedingnißheft mit allen Einzelnvorschriften über die von den Unternehmern noch aufzunehmenden Studien, über die Ausführungsweise jeder einzelnen Bahnstrecke, über die bezüglichen Arbeiten und Lieferungen, über den Vollendungstermin, die Sicherheitsleistung, die Zahlungsweise, Bürgschaften, allfällig auftauchende Zwistigkeiten und im Allgemeinen über alle aus dem Vertrag sich ergebenden Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Unternehmern.

Das Tracé der projektirten Linien ist im Grundsatze dasjenige, welches die amtliche Expertise vom Oktober 1865 anempfahl. Dieses Tracé wird noch bestimmter in den Plänen der endgültigen Studien, welche der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterbreiten sind, festgestellt werden.

Ohne die Zustimmung der Regierung und der Gesellschaft dürfen weder stärkere Krümmungen noch stärkere Gefälle ausgeführt werden, als die im Expertenberichte der Herren Gränicher, Weiß und Froté angenommenen.

Das für den Bahnkörper angenommene Normalprofil ist dasjenige der Pruntrut-Delle-Bahn.

Die schottischen Ingenieure schlugen für die Erdarbeiten ein reduzirtes Profil vor, womit auf den Baukosten des kleinern Netzes Fr. 628,000 hätten erspart werden können. In Art. 10 des mit den Unternehmern abgeschlossenen Vertrages hat sich die Gesellschaft in folgender Weise die Verwirklichung dieser Ersparniß, falls sie angemessen erachtet würde, vorbehalten: „Sollte die Gesellschaft „vor dem definitiven Inkrafttreten des Vertrages statt der vorge-

„sehenen Normalprofile der Linie Pruntrut-Delle das durch die „Experten Herren Bridel, Muralt und Wetli adoptirte schottische „Profil, wie solches in dem frühern, in französischer Sprache ge„druckten Bedingnißheft der schweizerischen Baugesellschaft unter „III a, terrassements en terre et rochers in Art. 15 bis und „mit 21 näher festgestellt ist, zur Ausführung bringen wollen, so „wird die hiefür berechnete Summe von Fr. 628,000 in Abzug „gebracht werden."

Die Ausführung der von den schweizerischen Unternehmern in der Konvention vom 24. Nov. 1870 eingegangenen Verpflichtungen wird in erster Linie durch ihre ehrenhafte Vergangenheit, ihre bei der musterhaften Erstellung anderer Bahnen bewiesene technische Befähigung und durch ihre persönliche Zahlungsfähigkeit gewährleistet. Ferner verpflichten sie sich nach Art. 15 des Vertrages die in § 5 des Bedingnißheftes vorgesehene Kaution von Fr. 300,000 auf erstes Begehren durch die Berner Handelsbank zu leisten.

Diese Sicherheitsstellung ist wirklich von der Handelsbank gegeben worden und befindet sich im Aktenbande. Hierbei ist noch zu bemerken, daß der Große Rath in seinem Konzessionsdekret für die projektirten Linien vom 10. März 1870, Art. 1, nur eine Sicherheit von Fr. 250,000 begehrt hat.

3. Konzessionen.

Im Laufe des Monats März 1870 erlangte der Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft seitens der Großen Räthe der Kantone Neuenburg und Bern Konzessionen für den Bau und Betrieb der im Jura projektirten Bahnen. Diese Konzessionen erhielten in der letzten Session der Bundesversammlung, im Juli 1870, die Genehmigung der eidgenössischen Räthe.

Um keine Eventualität außer Auge zu lassen, wurden auch Konzessionsbegehren an die gesetzgebenden Behörden der Kantone Solothurn, Baselland und Baselstadt für diejenigen Strecken der Linie Biel-Basel gerichtet, welche einzelne Gebietstheile der genannten Kantone in Anspruch nehmen. Diese Begehren sind aber bis zur Stunde unbeantwortet geblieben.

Die Hauptbestimmungen dieser Konzessionsakte sind gleichlautend und so abgefaßt, daß sie auf die drei voraussichtlichen Fälle, nämlich auf die Unternehmung der Dekretslinien, auf das mittlere und eventuell auf das vollständige Netz passen. Es geht dieß klar aus nachstehenden Paragraphen 1 und 6 hervor:

§ 1. Dem Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft zur Anstrebung der Jurabahn wird zu Handen einer Aktiengesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biel durch den Jura nach Delsberg mit Abzweigung von letzterem Punkte bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel einerseits, in der Richtung nach Pruntrut anderseits, und einer Abzweigung endlich vom Stammstück Biel-Reuchenette, bezw. Sonceboz durch das St. Immerthal bis an die Kantonsgrenze bei Convers, zu den nachstehenden Bedingungen und unter Vorbehalt der Bundesgenehmigung, ertheilt:

§ 6. Der Gesellschaft steht es frei, vom Bau der Strecken Delsberg-Pruntrut oder Delsberg-Basel abzusehen und vorläufig nur in einer der beiden Richtungen zu bauen. Sie kann endlich ihre Unternehmung auch auf die Ausführung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers beschränken, wenn ihr die Mittel zur gleichzeitigen Ausführung der Strecke von Dachsfelden nach Delsberg und eventuell weiter fehlen sollten.

Sollte diese Konzession nicht für die Erstellung des gesammten Jurabahnnetzes benutzt werden können, so wird im Falle einer spätern Konzessionsertheilung für die eine oder andere der nicht ausgeführten Bahnstrecken der gegenwärtigen Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert.

Den 10. März 1870 bewilligte der Große Rath des Kantons Bern die verlangte Konzession durch nachstehendes Dekret:

Dem Verwaltungsrathe der Initiativgesellschaft für die jurassischen Eisenbahnen wird die von ihm verlangte Konzession ertheilt unter folgenden Bedingungen:

1) Gleichzeitig mit der Leistung des Ausweises über die Mittel zur Ausführung des Unternehmens nach Art. 7 hat die Gesellschaft als Gewähr für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Geldhinterlage oder Kaution von wenigstens Fr. 500,000 zu leisten, wenn sie das ganze Netz baut, von Fr. 400,000, wenn sie die Linie Biel-Basel oder Biel-Pruntrut, im einen wie im andern Falle mit der Abzweigung Reuchenette- beziehungsweise Sonceboz-Convers erstellt, und von Fr. 250,000, wenn sie sich auf den Bau der Linie Biel-Dachsfelden-Convers beschränkt. Der Staat verzinst die Geldhinterlage zu drei Prozent in baar und erstattet sie zurück, sobald die Linien von den hiefür zu ernennenden Experten gut befunden sein werden.

2) Die Fahrpläne der gewöhnlichen Züge, die Tarife und Transportreglemente, sowie deren allfällige Abänderungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

3) Die konzedirten Linien unterliegen der Steuer, sobald die Aktien eine Dividende von fünf Prozent abwerfen.

4) Ohne die Ermächtigung des Großen Rathes darf der Betrieb weder verpachtet noch mit andern Unternehmungen ähnlicher Art fusionirt werden.

5) Der Bau wird als Sache des öffentlichen Wohls erklärt und der Gesellschaft alle diejenigen Rechte übertragen, welche die bestehenden Gesetze, namentlich das Bundesgesetz vom 10. Mai über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, der Staatsverwaltung für Arbeiten des Staates zustehen. Ebenso findet der Bundesbeschluß vom 17/19. Juli 1854, betreffend Abänderung des Art. 3 im Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852, auf den Bau und Betrieb dieser Linien Anwendung.

6) Das zweite Alinea des Artikels 7 der Konzession ist gestrichen.

7) Der Art. 9 soll lauten wie folgt:

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem, ununterbrochenem Betriebe erhalten.

Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern, wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf den Jurabahnen eintreten zu lassen.

8) In Art. 12 ist nach Gasleitungen einzuschalten u. s. w.

Die eidgenössischen Räthe haben dieser Konzession unter den gewöhnlichen Bedingungen in ihren Sitzungen vom 13./18. Juli 1870 die Genehmigung ertheilt.

4. Gründung und Statuten der Ausführungsgesellschaft.

Den 3. Juli 1870 schlossen dreißig Einwohner- und Burgergemeinden der Amtsbezirke Courtelary, Münster und Biel einanonyme Gesellschaft unter dem Namen „Bernische Jurabahn-

gesellschaft", welche ihren Sitz in Bern hat und deren Zweck von Art. 1 der Statuten in folgender Weise bestimmt wird:

Die Besitzer der hiernach geschaffenen Aktien bilden eine Aktiengesellschaft, welche zum Zwecke hat:

a. Die Erstellung des Stammstückes der jurassischen Eisenbahnen, von Biel nach Dachsfelden, mit Abzweigung von Sonceboz nach Convers oder Chaux-de-fonds.
b. Die gleichzeitige Erbauung der Eisenbahn von Dachsfelden nach Basel, wenn durch eine hinreichende Aktienbetheiligung die Ausführung dieses Unternehmens innert den in den bezüglichen Konzessionsakten vorgesehenen Fristen gesichert werden kann.
c. Die spätere Vollendung des Jurabahnnetzes und den einheitlichen Betrieb aller zu diesem Eisenbahnnetz gehörenden Linien.

In Art. 6 wird der Betrag des Gesellschaftsfondes in Aktien und das Maximum des Obligationskapitals also festgestellt:

6. Das Aktienkapital der Gesellschaft ist vorläufig festgesetzt auf 9 Millionen Franken und wird durch Aktien von je Fr. 500 gebildet.

Wenn die Eisenbahn von Dachsfelden nach Basel und später auch die Strecke von Delsberg nach Pruntrut zur Ausführung kommt, so wird das Aktienkapital entsprechend der Ausdehnung des Unternehmens erhöht werden.

Und da in keinem Falle das Aktienkapital zur Ausführung des Unternehmens hinreichen wird, so soll der Ueberrest durch Anleihen (Ausgeben von Obligationen) aufgebracht werden. Das Obligationenkapital für die Ausführung der Eisenbahn von Biel nach Dachsfelden und Convers darf jedoch nicht mehr als ein Drittel der für diese Strecken berechneten Gesammtkosten betragen.

Der Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft hat beim Gründungsakt der bernischen Jurabahngesellschaft mitgewirkt und denselben die von den Kantonen Bern und Neuenburg bereits ertheilten und die in andern Kantonen noch zu erlangenden Konzessionen abgetreten (Art. 5). Art. 33 ruft der Bildung eines Reservefonds in nachstehenden Ausdrücken:

Behufs Bestreitung außerordentlicher Ausgaben und Erneuerung des Oberbaues wird nach Eröffnung der Bahn ein Reservefond gebildet, in welchen vom Reinertrag, welcher nach Verzinsung des Obligationenkapitals mit 5 % sich herausstellt, im ersten Jahre

Fr. 200, im zweiten Fr. 400, im dritten Fr. 600 und im vierten und den folgenden Jahren je Fr. 800 per Kilometer gelegt werden sollen. Der Rest wird nach Maßgabe von § 7 als Dividende unter die Aktionäre vertheilt.

Im Verwaltungsrathe wird der Staat Bern durch 2 bis 3 Mitglieder vertreten, und in der Generalversammlung zu hundert Stimmen berechtigt sein. (Art. 17 und 23.)

Diese Statuten sind nach Gesetzesvorschrift im Amtsblatte publizirt worden, und der Regierungsrath hat auf den Vorschlag der Direktion des Innern dieselben in seiner Sitzung vom 7. Okt. 1870 genehmigt und folgendes Dekret erlassen:

Der Regierungsrath des Kantons Bern,

auf den Antrag der Direktion des Innern und der Eisenbahndirektion, ertheilt die durch Art. 2 des Gesetzes über anonyme Gesellschaften vom 27. November 1860 vorgesehene Genehmigung der Gründung und den Statuten der Jurabahngesellschaft mit notarialischer Verschreibung durch die HH. Charmillot und Matti in Sonceboz den 3. Juli 1870 unter folgenden Bedingungen:

1) Die Gesellschaft hat sich allen bestehenden Gesetzen zu unterziehen und namentlich die Dispositionen des Gesetzes vom 27. November 1870 über anonyme Gesellschaften, die Dispositionen des Dekrets vom 2. Februar 1867, insoweit es selbe betrifft, und diejenigen im Konzessionsakte und im Dekret vom 10. März 1870 stipulirten zu beachten.

2) Dem Kapitel III der Statuten wird ein Supplementartikel folgenden Inhalts beigefügt:

   Supplementartikel. Vom Tage der gesetzlichen Konstituirung der Gesellschaft an tritt der Staat, abgesehen von den Dispositionen des Dekrets vom 2. Februar 1867, in den Besitz der Rechte, welche ihm die Aktienübernahme von Fr. 6,200,000 überträgt.

Bis zur definitiven Organisation der Gesellschaft, welche von der Gutheißung der bezüglichen Akten durch den Großen Rath nicht stattfinden konnte, war der Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft ausdrücklich beauftragt, in ihrem Namen zu handeln.

5. Betriebsvertrag.

Da die Unternehmung des Gesammtnetzes der Jurabahnen, wie wir hievor berichtet haben, verhindert worden ist, so hat die

Initiativ esellschaft, welche laut den Bestimmungen des Dekrets vom 2. Februar 1867 dem Großen Rath gegenüber zum Nachweise über den gesicherten Betrieb der Bahn verpflichtet ist, den zuständigen Behörden der Berner Staatsbahn vorgeschlagen, sich mit dem Betriebe der Dekretslinien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers zu befassen. Ein Vertragsentwurf wurde zwischen den Mitgliedern des Eisenbahn-Ausschusses, des Regierungsraths, dem Direktor der Berner Staatsbahn und den Abgeordneten der Initiativgesellschaft in mehreren Konferenzen besprochen, und unter Ratifikationsvorbehalt von den Repräsentanten der beiden contrahirenden Theile angenommen, nachdem der Verwaltungsrath der Staatsbahn seinen Vorbericht über den Entwurf abgegeben hatte.

Sowohl die Eisenbahndirektion als die Verwaltung der Staatsbahn haben eine jede für ihren Theil einen Bericht abgefaßt, deren Schlüsse dahin gehen, bei den Oberbehörden die Genehmigung des Vertrages vom 30. August 1870 zu beantragen. Nachdem diese Dokumente auf den Kanzleitisch des Regierungsrathes niedergelegt worden, beschloß derselbe unterm 14. September, sie der Finanzdirektion zum Vorberichte zuzuweisen. In ihrem Mitrapporte stellte diese Direktion einige technische Fragen, welche das Eisenbahncomite des Regierungsrathes, auf den Antrag der Eisenbahndirektion, dem fachmännischen Gutachten der Herren Ingenieure Bridel, v. Muralt und Gränicher zuwies, um befähigt zu sein, sowohl der Regierung als dem Großen Rathe mit vollständiger Sachkenntniß und gestützt auf das Gutachten der Fachmänner über die wirkliche Tragweite des projektirten Betriebsvertrages und die erhobenen Einwürfe Aufschluß zu geben.

Die Experten studirten mit größter Sorgfalt die in den ihnen abgegebenen Instruktionen gestellten Fragen und gaben am 6. Dezember ihren Befund ab.

Die Expertenstudien bezogen sich hauptsächlich auf die zwei Hauptpunkte:

a. auf die zu leistende Vergütung für die Anschaffung des Rollmaterials, und
b. auf die Entschädigung für die Betriebskosten und für den Unterhalt der Bahn.

a. Ihr Gutachten über die erste Frage bestund in Folgendem: Wenn für die Jurabahn die sog. Tariflänge, wobei begonnene Kilometer als zurückgelegt angesehen werden, zur Grundlage der

Berechnungen angenommen wird, so finden wir für Biel-Convers 43 Kilometer und für Sonceboz-Tavannes 7 Kilometer, zusammen also 50 Kilometer, für welche zu Fr. 18,000 per Kilometer gerechnet, die Summe von Franken 900,000 als zur Anschaffung des Rollmaterials nothwendig sich herausstellt. Wenn die Strecke bis Chaux-de-fonds mit eingerechnet werden soll, so würde die vollständige Tariflänge 54 Kilometer betragen, welche mit Franken 18,000 multiplizirt eine Summe von Fr. 972,000 ergeben würde.

Die der Staatsbahn für Lieferung dieses Materials zu entrichtende Gegenleistung muß aber nicht nur in der Zinszahlung des darauf verwendeten Ankaufskapitals, sondern auch noch in einer Entschädigung für Abnutzung des Materials bestehen. In letzterer Beziehung stellen sich die Lokomotiven aber ganz anders, als der Wagenpark; denn während in 20 Jahren eine Lokomotive so zu sagen zu Grunde gerichtet wird und nach Ablauf dieser Zeit höchstens nur noch den vierten Theil ihres Werthes hat, sind nach einem solchen Zeitraum die Wagen bei gehöriger Unterhaltung noch in ziemlich brauchbarem Zustande, so daß 1 % jährlich als Entschädigung für Abnutzung derselben genügt, während bei den Lokomotiven auf $2^1/_4$ % für Amortisation gerechnet werden muß.

Von den Fr. 900,000 werden nun ungefähr Fr. 360,000 auf die Kosten der Lokomotiven fallen und die Restsumme für Wagen verwendet werden; rechnet man den Kapitalzins zu 5 %, so müssen also Zins und Amortisation betragen:

für die Lokomotiven	Fr. 360,000 à $7^1/_4$ % =	Fr.	26,100
für die Wagen . .	„ 540,000 à 6 % =	„	32,400
		Fr.	58,500

oder per Kilometer Fr. 1170.

Wird die Rechnung für einen Totalbetrag von Fr. 972,000 und für eine Länge von 54 Kilometern gemacht, so würde der kilometrische Betrag begreiflich ebenfalls auf Fr. 1170 zu stehen kommen.

b. Die der Staatsbahn zu entrichtende Entschädigung für die Betriebskosten und den Unterhalt der Bahn wird in der nachstehenden Zusammenstellung der auf diesen Posten bezüglichen Auslagen festgesetzt:

Eigentliche Betriebsausgaben:	Linien Biel-Convers und Sonceboz-Tavannes. Im Ganzen.	per Kilom.	Linien Biel-Chaurdefonds und Sonceboz-Tavannes. Im Ganzen.	per Kilom. 54 Kilometer.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	15,000	300	16,200	300
Expeditionsdienst . .	49,100	982	49,100	909
Zugsdienst	161,261	3,225	174,162	3,225
Bahnunterhaltung . .	96,200	1,924	96,200	1,782
Uneingereihte Ausgaben	37,000	740	52,480	972
Total der eigentlichen Betriebsausgaben .	358,561	7,171	388,142	7,188

In runder Summe können also die eigentlichen Betriebskosten zu Fr. 7200 per Kilometer angenommen werden, wobei aber zu bemerken ist:

1) daß die Zinszahlung für Benutzung fremder (nicht zum Juranetz gehörender) Bahnstrecken oder Bahnhöfe in dieser Summe nicht enthalten ist, da wir annehmen, daß diese Ausgabe der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen überbunden bleibe;
2) daß der Betrag von Fr. 7200 per Kilometer ebenfalls nicht die Entschädigung für Lieferung des Rollmaterials in sich schließt, welche sich auf Fr. 1170 per Kilometer beläuft.

Die Betriebskosten für das ganze Netz Biel-Basel und Sonceboz-Convers stellen sich wie folgt:

		Im Ganzen. Fr.	per Kilom. Fr.
Allgemeine Kosten		29,250	250
Expeditionsdienst		114,894	982
Zugsdienst:			
für Biel-Convers und Soncebe-Tavannes	Fr. 161,261		
für Tavannes-Basel . . .	„ 160,934		
Dazu die außerordentliche Steigung von $30^3/_4$ ‰ . .	„ 8,500		
		330,695	2,826
Bahnunterhaltungsdienst		225,124	1,924
	Uebertrag Fr.	699,963	5,982

		Im Ganzen. Fr.	per Kilom. Fr.
Uebertrag		699,963	5,982
Uneingereihte Ausgaben:			
Verschiedenes zu Fr. 120 den Kilometer	Fr. 14,040		
Bahnhof Biel	„ 24,000		
Bahnhof Convers	„ 7,000		
Bahnhof Basel	„ 130,000		
		175,040	1,496
macht eigentliche Betriebskosten		875,003	7,478

oder in runder Summe Fr. 7500 per Kilometer.

Wenn wir die Linie bis La Chauxdefonds in Betracht ziehen würden, so ergäbe sich ein ähnlicher Betrag. Es erhellt aus dieser Zusammenstellung, daß infolge der beträchtlichen Kosten des Bahnhofes Basel die Linie Tavannes-Basel für den Betrieb theurer zu stehen kommen wird, als die sogenannten Dekretslinien, und zwar wird die Differenz der Betriebskosten Fr. 300 betragen.

Zur Vereinfachung der Erörterungen über diesen Punkt haben die Abgeordneten des Regierungsrathes, im Einverständnisse mit denjenigen des Verwaltungsrathes der Initiativgesellschaft und der Direktion der Bernischen Staatsbahn, den 14. Dezember 1870 einen neuen, auf das Gutachten der technischen Experten sich stützenden Betriebsvertrag ausgearbeitet.

Da noch mehrere Fragen in Betreff dieses Vertrages noch näher untersucht und beleuchtet werden müssen, z. B. die von der Jurabahngesellschaft zu bezahlende Quote für Benutzung des Bahnhofes Biel, des Bahnhofs von Convers oder Chauxdefonds, und für Benutzung der zwischen letzterm Orte in dem Tunnel gelegenen Strecke von Haut Sagne, und unter Anderm auch die Frage, wer das Rollmaterial zu liefern habe, — so würde das Projekt den vorberathenden Behörden zurückgestellt, um dasselbe einer nochmaligen Prüfung zu unterwerfen.

6. Finanzielle Hülfsmittel.

Aktienzeichnung der Gemeinden und Finanzverträge, welche der Unternehmung die erforderlichen Kapitalien sichern.

Die Gemeinden, Corporationen und Privaten im Jura haben zu Gunsten der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers

Aktien gezeichnet, welche bis zum 26. November 1870 in Baar, Grundstücken und Holz auf mehr als Fr. 2,700,000 sich belaufen.

Die Kantonalbank und die Eidgenössische Bank in Bern boten den Gemeinden an, ihnen in einem fünfprozentigen Anleihen die zur Einzahlung ihrer Aktien in baar auf ungefähr Fr. 2,000,000 ansteigenden Gelder zu verschaffen.

Alle Gemeinden haben selbst die nöthigen Fonds zur Einzahlung ihrer Aktien gefunden.

Die Betheiligung des Staates ist auf Fr. 6,200,000 festgesetzt, und wird erst nach der Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn fällig. Die Gesellschaft mußte daher suchen, einen Theil dieser Unterstützung flüssig und verfügbar zu machen, um ihn während des Baues verwenden zu können. In Folge der mit obigen Kreditanstalten eröffneten Unterhandlungen erklärten sich diese geneigt, interimistische Vorschüsse auf die Aktienbetheiligung des Staates bis zum Betrage von Fr. 5,000,000 zu leisten.

Um endlich die Beschaffung der zum Bau der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers erforderlichen Finanzmittel zu vervollständigen, blieb noch die Beschaffung des Obligationskapitals übrig. Auch hier verpflichteten sich wieder die Kantonalbank und die Eidgenössische Bank, dasselbe zu liefern. Laut Anleihensvertrag vom 1. Juli 1870, der bis zum 15. Januar 1871 prorogirt wurde, haben sich diese Kreditinstitute verpflichtet, das für die Bedürfnisse der Unternehmung aufzuwendende Obligationskapital innerhalb derjenigen Grenzen zu liefern, welche durch das Dekret vom 2. Februar 1867 aufgestellt wurden, d. h. es darf dieses Kapital den Drittel der gesammten, im amtlichen Voranschlage vorgesehenen Baukosten nicht übersteigen.

Im Uebrigen hatten die Banken den Vorbehalt gestellt, daß die Anleihensverträge über die interimistischen Vorschüsse und über das Obligationskapital erst in einem Monat nach dem definitiven Friedensabschluß zwischen Deutschland und Frankreich in Kraft treten sollen.

Da auf diese Weise die Verwirklichung der Erstellung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers sehr gut in allen Theilen vorbereitet war, so stellte der Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft an die kompetenten Behörden das Gesuch:

1) Um Genehmigung der darauf bezüglichen Akten, und
2) Um Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten.

Auf den Antrag des Regierungsrathes ernannte der Große Rath in seiner Sitzung vom 26. Juli 1870 eine Kommission von 9 Mitgliedern, mit dem Auftrage, diese Angelegenheit zu untersuchen.

Diese Kommission wurde zusammengesetzt wie folgt:

Herr Brunner, Präsident,
„ Born, Großrath,
„ Dähler, „
„ Karrer, „
„ v. Muralt, „
„ And. Schmidt, „
„ Schrämli, „
„ Seßler, „ , und
„ Vogel, „

Um den kompetenten Behörden die Untersuchung der Frage, ob das Gesuch der Jurabahngesellschaft begründet sei und ob demselben entsprochen werden solle, zu erleichtern, hat die unterzeichnete Direktion unterm 3. Dezember 1870 einen umständlichen Bericht ausgearbeitet.

In diesem Berichte hat die Direktion die vorgelegten Akten und die Situation der Unternehmung mit den Dispositionen des Dekrets vom 2. Februar 1867 verglichen, und besonders darüber Untersuchungen angestellt, ob die in Art. 3 und 5 des Dekrets aufgestellten Bedingungen erfüllt worden seien. Die Schlüsse dieses Berichts wurden durch den Regierungsrath und durch den Großen Rath mit einigen von der Kommission vorgeschlagenen Modifikationen angenommen.

Das daherige vom Großen Rathe unterm 29. Dezember 1870 beschlossene Dekret lautet folgendermaßen:

Der Große Rath des Kantons Bern, nach Einsicht der von der Initiativgesellschaft, handelnd als Vertreter in der bernischen Jurabahngesellschaft zur Ausführung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers beigebrachten Akten und gelieferten Nachweise, auf den Antrag des Regierungsrathes und der vom Großen Rathe zur Vorberathung dieser Angelegenheit niedergesetzten Kommission, beschließt:

Art. 1. Die bernische Jurabahngesellschaft hat die im Dekrete vom 2. Februar 1867 für den Beginn der Arbeiten aufgestellten Bedingungen unter Vorbehalt des Art. 2 hienach erfüllt; der Finanz-

ausweis ist in diesem Sinne genehmigt und wird als dem Concessionsdekret vom 10. März 1870 entsprechend anerkannt.

Art. 2. Folgende von der genannten Gesellschaft eingelegten Akten, nämlich die Statuten, der Bauvertrag, das Bedingnißheft, und die mit der Kantonal- und Eidgenössischen Bank abgeschlossenen Finanzverträge betreffend das Anleihen für das Obligationenkapital und die auf der Aktienbetheiligung des Staates zu bewerkstelligenden Vorschüsse, werden genehmigt, und es wird der bernischen Jurabahngesellschaft in Bezug auf die Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers die Ermächtigung zum Beginne der Bauten ertheilt, unter folgenden Vorbehälten und Bedingungen:

1) Abänderungen der Statuten der Jurabahngesellschaft bedürfen der Genehmigung des Großen Rathes.

2) Die bernische Jurabahngesellschaft darf ohne vorherige Ermächtigung durch den Regierungsrath weder die in den amtlichen Studien des Vorprojektes angenommenen Grundlagen, noch die Hauptbestimmungen des Bauvertrages und des Bedingnißheftes abändern. Die Schatzungen der durch die Gemeinden zu leistenden Terrains sollen durch die eidgenössische Schatzungskommission erfolgen.

3) Der Staat wird den Betrag seiner Aktien erst einzahlen, nachdem die Gemeinden und Privaten ihre in Geld bewilligten Aktienzeichnungen vollständig liberirt haben werden. Alle Aktienzeichnungen sind voll zu leisten.

4) Dem Staate steht das Recht zu, die Bauten und die Verwaltung der Bahnen Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers nach Gutfinden zu überwachen.

5) Der Bau der Linie Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers darf nicht begonnen werden, bevor die Gesellschaft dem Regierungsrathe den Nachweis geleistet hat, daß die Finanzverträge über die Lieferung des Obligationenkapitals und der interimistischen Vorschüsse vollziehbar geworden sind, und die in Art. 1 des Beschlusses des Großen Raths vom 10. März 1870 vorgesehene Kaution geleistet ist.

Art. 3. Sollte sich früher oder später eine mit den nöthigen Garantien versehene Gesellschaft finden, um die Eisenbahn von Dachsfelden nach Basel oder das ganze jurassische Bahnnetz auszuführen, so ist dieselbe berechtiget, die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers an sich zuziehen, sofern die bernische Jurabahngesellschaft das Recht des Vorzuges nicht benutzt, welches ihr in

Art. 6 der Concession vom 18. und 19. Heumonat 1870 eingeräumt ist.

Die neue Gesellschaft ist in diesem Falle berechtigt, den Ankaufspreis der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers durch den Austausch ihrer eigenen Aktien gegen eine gleiche Anzahl liberirter Aktien der bernischen Jurabahngesellschaft zu entrichten.

Art. 4. Der Staat erklärt sich geneigt, den Betrieb der Jurabahn auf Grundlage des Expertengutachtens durch die bernische Staatsbahn besorgen zu lassen. Das bezügliche Vertragsprojekt wird an die vorberathenden Behörden gewiesen und zwar namentlich zu näherer Untersuchung der Frage, ob das Rollmaterial von der Staatsbahn oder von der Jurabahngesellschaft zu beschaffen sei.

Wir erinnern auch noch daran, daß im Anfang des Jahres 1870 wichtige Unterhandlungen zwischen dem Regierungsrathe und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn stattgefunden haben sowohl in Betreff des Anschlusses der Jurabahnen mit denjenigen dieser Gesellschaft in Basel, als auch hinsichtlich der Benutzung der Gürtelbahn und der Verbindungsbrücke zwischen den zwei Bahnhöfen in Basel, und endlich auch in Betreff des zwischen der jurassischen Gesellschaft und der Centralbahn abzuschließenden Konkurrenzvertrages über den Verkehr zwischen Basel und Biel.

Um den Ursprung und die Tragweite dieser Negotiationen begreiflich zu machen, erinnern wir daran, daß die Idee, die Linie Biel-Delsberg-Basel direkt mit der badischen Eisenbahn, im Bahnhof von Klein Basel durch Erstellung einer Brücke oberhalb der Stadt zu verbinden, zu gleicher Zeit mit derjenigen des jurassischen Eisenbahnnetzes im Schooße der Regierung auftauchte und studirt wurde. Im Jahr 1863 hat der Chef-Ingenieur dieser Studien, Herr Dapples, ein Projekt der Verbindungslinie, mittelst einer Rheinbrücke, mit Plan- und Kostensberechnung aufgestellt.

Im Dezember 1863 betraute der Regierungsrath den Herrn Bundesrath Stämpfli mit einer Mission bei der Regierung des Großherzogthums Baden mit dem Zwecke, derselben die große Wichtigkeit dieser Verbindung und der daraus entspringenden Vortheile für die beiden Länder des Großherzogthums und der Schweiz darzulegen. Die Ausführung der Mission des Herrn Stämpfli konstatirte die volle Geneigtheit des Großherzogs von Baden zu Gunsten dieses Projektes. Ermuthiget durch dieses Resultat, wünschte der Regierungsrath im Februar 1864 eine Konferenz mit der Regierung von Baselstadt, um die Bedingungen einer Verbindung der

Jurabahnen zu besprechen und sich darüber zu einigen — zuerst mit der Centralbahn, und dann diese beiden mit dem badischen Eisenbahnnetz. Diese Konferenz wurde von der Regierung von Baselstadt angenommen und fand am 12. April 1864 statt. Die Stimmung der Abgeordneten von Basel, welche große Gleichgültigkeit gegen das Projekt der Verbindung der beiden Bahnhöfe und besonders eine wahrnehmbare Opposition gegen die direkte Verbindung der jurassischen Linie mit der Badischen durchblicken ließen, verbunden mit andern Umständen, welche sich zu gleicher Zeit im Kanton Bern in Betreff der Eisenbahnen zeigten, verhinderten die Fortsetzung der Verhandlungen sowohl mit der Regierung des Großherzogthums Baden, als mit derjenigen von Baselstadt.

Diese wichtige Frage, welche den Staat und die Stadt Basel zum mindesten eben so direkt berührte, wie den bernischen Jura, schlief dann bis zu dem Augenblick, wo die Handelswelt und die Direktoren der Centralbahn zu ihrem großen Erstaunen aus den Verhandlungen der badischen Kammern im Winter 1866—67 vernahmen, daß die Verwaltungen der badischen Eisenbahnen und die der französischen Westbahn die bestimmte Absicht hätten, eine direkte Verbindung ihrer Netze durch Errichtung einer Verbindungsbahn und einer Rheinbrücke zwischen Leopoldshöhe und Hüningen zu erstellen. Dann, aber erst dann, als sie sich ernstlich bedroht sahen, des Verkehrs eines großen Theils von Deutschland, Frankreich und selbst der Schweiz (durch die Linie Waldshut) beraubt zu werden, erwachte die Stadt Basel und die schweizerische Centralbahn und verlangten mit Schreiben vom 28. März 1868 die offizielle Intervention des Bundesrathes bei der Regierung des Großherzogthums, um an die Stelle des Verbindungsprojekts Leopoldshöhe-Hüningen dasjenige der Verbindung der Bahnhöfe der Centralbahn in Basel und des Großherzogthums in Klein Basel zu setzen. Trotz dieser berührten augenscheinlichen Gefahr mußte die Verbindung der beiden Bahnhöfe Basels durch einen Beschluß der internationalen Konferenz der Schweiz auferlegt werden.

Die Centralbahngesellschaft, welcher nach Alinea 1 des Artikels 1 des Schlußprotokolls diese Verbindung obliegt, hat sich endlich entschlossen, die Errichtung einer Gürtelbahn und einer Verbindungsbrücke zwischen ihrem und dem badischen Bahnhofe zu übernehmen. Aber bevor sie diesen Entschluß definitiv faßte, hat sie sich durch einen vorgängigen Vertrag mit der badischen Verwaltung und durch die Bestimmungen ihres Concessionsgesuches

bei den Behörden Basels, die ausschließliche Betreibung oder das Monopol des Verkehrs der Verbindungsbahn auf schweizerischem Boden zwischen den beiden Bahnhöfen gesichert. Indem ihre Züge, mit Ausschließung aller andern, das absolute Privilegium haben werden, direkt mit dem badischen Eisenbahnnetz im Bahnhof zu Klein Basel zu verkehren, werden die Züge anderer Eisenbahnen, welche in Basel münden können, die Ueberladung der Passagiere und Waaren im Bahnhof der Centralbahn in Basel vornehmen müssen, und werden von denselben — je nach ihrem Belieben — denjenigen Transport erhalten, welcher ihr konvenirt, das heißt mit andern Worten, daß die bernische Jurabahn und die Bötzbergerbahn hinsichtlich des Einflusses des europäischen Transits und Verkehrs in Basel in einer vollständigen und absoluten Abhängigkeit zur Gesellschaft der Centralbahn sein werden, und daß ihnen diese Nahrungsquelle durch die eigenmächtige Gesellschaft und Herrin der europäischen Verkehrsader zwischen den beiden Bahnhöfen völlig abgeschnitten wird. Es ist dieses ein Privilegium, welches die von der Gotthardt-Union und den internationalen Konferenzen proklamirten Grundsätze vollständig umstürzt.

Zur Abwendung dieser Gefahr hat die Eisenbahndirektion im Verwaltungsrathe der Centralbahn, welchem sie als Vertreterin des Kantons Bern angehört, in der Sitzung vom 21. Januar 1870 bei Anlaß der Diskussion über das Projekt der Concession es sich zur Pflicht gemacht, folgenden Vorschlag zu formuliren:

Der Genuß und die Benutzung der Eisenbahn und der Brücke zwischen den Bahnhöfen wird auch andern Eisenbahnunternehmungen, welche bei Basel einmünden, eingeräumt gegen einen verhältnißmäßigen billigen Zins, über den sich die Parteien zu verständigen haben. Wenn sie sich über diesen Punkt nicht einigen können, so entscheidet das schweizerische Bundesgericht als Schiedsgericht. Die Verwaltung und Polizei der Eisenbahn und der Verbindungsbrücke sind der Eigenthümerin, der Centralbahn, vorbehalten.

Die verschiedenen Eisenbahnunternehmungen, deren Züge das Stück zwischen den Bahnhöfen benutzen, sind für jeden Schaden oder Unfall verantwortlich, den sie durch ihren Fehler oder Nachlässigkeit verursachen. Dieser Vorschlag wurde durch den Verwaltungsrath verworfen.

Angesichts dieser Abweisung und in Betracht des Umstandes, daß nach Art. 4 des Schlußprotokolls der internationalen Konferenzen die Verbindungsbahn zwischen den zwei Bahnhöfen in Basel

einen integrirenden Theil des Gotthardunternehmens ausmacht, hat die Eisenbahndirektion, bei der Abfassung ihres Berichts über den vom Kanton Bern verlangten Beitrag einer Million Franken zu Gunsten der Gotthardsüberschienung, in ihrem Dekretsprojekt vom 12. Februar 1870 — vorgeschlagen, dem Beschlusse dieser Subvention die Bedingung beizufügen:

Es wollen die kompetenten eidgenössischen Behörden — in den Beschlüssen über die Genehmigung des zwischen der Centralbahn und der badischen Verwaltung abgeschlossenen Vertrages, oder über die Concession einer Eisenbahn und Verbindungsbrücke zwischen den Bahnhöfen Basels — dem jurassischen Eisenbahnnetz eine direkte oder unmittelbare Verbindung mit der badischen Eisenbahn vorbehalten, unter den vom Bundesrathe festzustellenden Bedingungen.

Im Laufe des Monats Februar 1870 fanden zwischen den Delegirten des Regierungsrathes und denjenigen des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn mehrere Konferenzen statt, um die Grundsätze einer freundlichen Uebereinkunft bezüglich der oben gemeldeten Differenzen zu behandeln.

Endlich kam in der Konferenz vom 28. Februar, welche der Herr Bundespräsident Wälti präsidirte, und welcher auch Herrn Schenk Bundesrath, und Chef des eidgenössischen Departements des Innern beiwohnte, ein Uebereinkommen zu Stande, über folgende Grundbestimmungen:

Die Abgeordneten des Direktoriums der Centralbahn willigten nach längern Debatten ein, eine Erklärung folgenden Inhalts abzugeben:

Das Direktorium der schweizerischen Centralbahn übernimmt auf den Wunsch der hohen Regierung des Kantons Bern schon jetzt dem Grundsatze nach die Verpflichtung:

1) Mit einer künftigen Jurabahn die Konkurrenzverhältnisse hinsichtlich des Waarenverkehrs zwischen Basel und Biel und über diese beiden Orte hinaus in einer billigen Weise zu regeln.
2) Zu einem direkten Verkehr zwischen Stationen der Jurabahn und Stationen der Centralbahn, beziehungsweise der an letztern anstoßenden Bahnen der Schweiz und des Auslandes Hand zu bieten.
3) Güterwagen und Personenwagen der Jurabahn, letztere gegen eine angemessene Entschädigung, in die Züge zwischen dem Centralbahnhofe und dem badischen Bahnhofe zu Basel einzureihen.

Die Centralbahn, als Eigenthümerin der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen wird die Taxe für diese Strecke von den Waaren beziehen, und dem Eigenthümer der Wagen eine Vergütung ausrichten, und bezüglich der Reisenden wird sie den für diese Distanz bestimmten Tarif beziehen.

Diese Verpflichtung hat für den Fall keine Gültigkeit, wo von Seite des Kantons Bern eine Subvention an das Gotthardunternehmen nicht geleistet würde.

Diese verbindliche Erklärung wurde durch den Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn in seiner Sitzung vom 28. März 1871 genehmigt.

B. Eisenbahn Langnau-Luzern.

Bevor der Regierungsrath die von ihm verlangte Subvention einer Million für das Gotthardunternehmen dem Großen Rathe und dem Volke zur Abstimmung unterbreiten wollte, hat er sich im Anfange des Jahres 1870 an die Behörden des Kantons Luzern und an das Initiativkomite der Entlebuch-Bahn gewendet und darauf hingewirkt, daß ein Finanzplan aufgestellt und so bald als möglich sowohl vom Staate als von den Gemeinden des Kantons Luzern zu Gunsten der Verlängerung der Langnauerlinie Beiträge beschlossen werden.

Diese gestellten Gesuche erklären sich durch den Umstand, daß für den Kanton Bern die Erstellung der Gotthardtbahn mit der Verlängerung der Langnauerlinie eng verbunden ist. Der Centraldurchpaß der Alpen wird den Staat Bern nur in dem Falle direkt und unmittelbar interessiren, wenn die Anknüpfung durch das Entlebuch gesichert ist. Wir beeilen uns zu bemerken, daß trotz dieser innigen Verknüpfung die Regierung nicht die Absicht hat, gegenüber der Eidgenossenschaft die Bestimmung ihres Beitrages zum Gotthard von der Bedingung abhängig zu machen, daß die Linie Langnau-Luzern ausgeführt werde. Allein dem Kanton Luzern gegenüber hat sie es als ihre Pflicht erachtet, denselben auf das Ernsthafteste zu ermahnen, zu Gunsten der Entlebucherbahn bestimmte Verpflichtungen einzugehen, und zwar gleichzeitig oder bevor das Berner Volk aufgefordert würde, sich über seine Betheiligung am Gotthardunternehmen auszusprechen. Sie ist überzeugt, daß wenn der Staat Luzern und die Gemeinden des Entlebuchs

unverzüglich eine billige Betheiligung an der Verlängerung der Langnaulinie, welche wenigstens eben so direkt in ihrem Interesse liegt, als in demjenigen des Kantons Bern, beschließen würden, diese schon längst erwartete Haltung auf das Berner Volk einen guten Eindruck machen und auf seine Abstimmung über die Betheiligung am Gotthardtunternehmen, an dessen Zustandekommen dem Kanton Luzern ganz besonders gelegen sein muß, einen günstigen Einfluß ausüben würde.

Diese Umstände sind dem Initiativkomite der Entlebucherbahn und der Regierung von Luzern in einem Schreiben vom 6. Jenner 1870 dargelegt worden, welches wir glauben hier wiedergeben zu sollen.

An das Initiativkomite der Entlebucher-Bahn in Luzern.

Mit Ihrem Schreiben vom 5. November abhin theilen Sie uns mit, daß Ihnen günstige Anerbietungen für den Bau der Eisenbahn Langnau-Luzern gemacht worden sind und daß dieselben einem Ingenieur-Experten zur Prüfung unterworfen worden seien, dessen Befinden Sie unverzüglich erwarten.

Sie fügten bei, daß es sich nur darum handle, auf Mittel zu denken, das für die Bewerkstelligung des Unternehmens nöthige Kapital aufzubringen, welcher Umstand den Beitritt einer Vertretung der interessirten Regierungen im Initiativkomite erfordere. In Berücksichtigung dieser Umstände hat der Regierungsrath zwei seiner Mitglieder beauftragt, ihn im Schooße Ihrer Komite's zu vertreten. Seither scheint der Gang dieses Geschäftes gehemmt worden zu sein, da uns über dessen gegenwärtigen Stand keinerlei Mittheilung gemacht worden ist. Da für unsern Kanton die Frage der Erstellung der Eisenbahn Langnau-Luzern eng verbunden ist mit denjenigen betreffend den Durchstich des St. Gotthard, welcher für uns nur dann von unmittelbarer Wichtigkeit ist, wenn der Anschluß durch das Entlebuch feststeht, so werden Sie begreifen, daß uns sehr daran gelegen sein muß, diese beiden Fragen sich gleichzeitig entscheiden zu sehen.

Wenn wir dem Großen Rathe und dem Bernervolke die Bestimmung eines Beitrages zu Gunsten des Gotthardunternehmens zum Entscheide unterbreiten müßten, ohne annähernd die Betheiligung des Kantons Luzern, seiner Hauptstadt und der Gemeinden des Entlebuchs an der Verlängerung der Langnaulinie zu kennen, so müßten wir befürchten, hiedurch das wünschbare Resultat der Abstimmung zu gefährden.

Bei dieser Sachlage in unserm Kantone ersuchen wir Sie dringend, an der Verwirklichung des angefangenen Werkes energisch fortzuarbeiten, indem Sie einen Finanzplan aufstellen und die betheiligten Gemeinden und Kantone veranlassen, über die nöthigen Subsidien Beschlüsse zu fassen.

Der gegenwärtige Augenblick scheint uns zu diesem Zwecke sehr günstig zu sein; wir hoffen daher, daß Sie denselben gehörig benutzen werden.

In Erwartung Ihrer Antwort, die wir uns wo möglich innert acht Tagen erbitten ꝛc.

Der Regierung von Luzern wurde gleichzeitig eine Abschrift obigen Schreibens mit der Einladung übermacht, bei dem Initiativ-Comite der Entlebucherbahn die Schritte des Regierungsrathes zu unterstützen. Die luzernische Regierung erklärte in ihrer Antwort vom 10. Jänner dem in unserm Schreiben vom 6. gl. Mts. ausgedrückten Wunsche entsprochen zu haben. Der gleichzeitige Beitritt der Regierungen von Bern und Luzern zu dem Comite der Eisenbahn Langnau-Luzern hatte mehrere Zusammenkünfte in Olten und Bern zur Folge, in welchen das Unternehmen der Entlebucherbahn von seinen verschiedenen Seiten geprüft wurde.

Bei diesen Vereinigungen drangen die bernischen Abgeordneten beharrlich darauf, daß der Staat und die Gemeinden des Kantons Luzern ihre Beiträge zu Gunsten der Verlängerung der Langnau-Linie bestimmen sollten, bevor das Bernervolk berufen werde, sich über seine Betheiligung bei dem Gotthardunternehmen auszusprechen.

Diese unausgesetzten Bemühungen des Regierungsrathes hatten befriedigende Resultate.

Im Laufe des Jahres 1870 bereitete das zum Zweck der Verlängerung der Bern-Langnau-Linie bis nach Luzern gebildete Initiativ-Comite, unterstützt von den Abgeordneten der Regierungen von Bern und Luzern, welche allen Sitzungen beiwohnten, die folgenden Aktenstücke und legte selbe für die Studien vor:

Ein Projekt Conzessionsakt für die Vollendung der erwähnten Linie vom 12. Februar 1870, welches so zu sagen eine wörtliche Abschrift der der Ostwestbahngesellschaft bewilligten Konzession vom 21. Oktober 1858 war, mit Ausnahme von einigen Modifikationen in Betreff der Conzessionsdauer und des Rückkaufs der Linie.

Am 10. März 1870 ertheilte der Große Rath des Kantons Bern die durch das Initiativ-Comite der Langnau-Luzern-Bahn verlangte Conzession unter folgenden Bedingungen:

1. Gleichzeitig mit der Leistung des Ausweises über die Mittel zur Ausführung des Unternehmens (Art. 6) hat die Gesellschaft als Gewähr für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Geldhinterlage oder Caution von Franken 40,000 zu leisten.
2. Die Fahrpläne der gewöhnlichen Züge, die Tarife und Transportreglemente, sowie deren allfällige Abänderungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.
3. Die concedirten Linien unterliegen der Steuer, sobald die Aktien eine Dividende von 5 Prozent abwerfen.
4. Ohne die Ermächtigung des Regierungsrathes darf der Betrieb weder verpachtet noch mit andern Unternehmungen ähnlicher Art fusionirt werden.
5. In theilweiser Abänderung der Art. 4, 36 und 37 des Conzessionsaktes wird bestimmt, daß die Conzession bis zum 1. Mai 1957 dauern, und daß die in Art. 36 und 37 aufgestellten Fristen des Rückkaufes, damit dieselben mit den in der Ostwestbahnkonzession vom 28. März 1857 enthaltenen übereinstimmen, vom 1. Mai 1858 an gerechnet werden sollen.
6. Im Art. 8 der Conzession ist der dritte Absatz: „Im Fall . . . . Entscheidungsrecht zu" zu streichen.
7. In Art. 18 des Conzessionsakts muß auf der zweiten Linie das Wort zwei durch drei ersetzt und auf der ersten Linie nach „zu unterhalten" die Worte „in beiden Richtungen" beigefügt werden.
8. Die in Art. 32 vorgesehene Steuerfreiheit wird nur unter der Bedingung bewilligt, daß der Kanton Luzern selbe ebenfalls ertheilt.

Diese Conzession wurde von den eidgenössischen Räthen in den Sitzungen des Monats Juli 1870 genehmigt.

Das Initiativ-Comite benutzte den Sommer des erwähnten Jahres, um die Fragen des Tracés, des Bausystems, der Erstellungs- und der Betriebskosten untersuchen und studiren zu lassen.

Von diesen Studienarbeiten heben wir hervor:

a. Ein vollständiger Situationsplan mit Längenprofil für die Langnau-Luzern-Linie über Littau, mit der Variante über

Kriens, sowie auch ein detaillirter Kostenvoranschlag für beide Eventualitäten.

b. Ein Expertenbericht über diese Pläne und Kostenvoranschläge, bearbeitet von Herrn Wetli, Ingenieur.

c. Ein Vorprojekt des Hrn. Jopp, Ingenieur in Edinburg, sammt einem durch die Herren Ingenieure Bridel und Wetli abgefaßten Lastenheftes, sowie auch eine Submission für die Erstellung der Linie und eines Vertragsprojekts zu einer Aversalsumme.

d. Ein Vertragsprojekt zwischen dem Initiativ-Comite und den Regierungen von Luzern und Bern über die Erstellung der Linie Langnau-Luzern (vom 12. Februar 1870).

e. Ein Projekt Betriebsvertrag zwischen der Initiativgesellschaft und der Bernischen Staatsbahn hinsichtlich des Betriebes der Bern-Luzern-Linie.

Nach diesem Projekt hat die Bernische Staatsbahn ihre Zustimmung ertheilt, die Betriebskosten, mit Inbegriff der der Centralbahn für Benutzung ihrer Stationen und der gemeinschaftlichen Strecken zu bezahlenden Entschädigung, und des Ankaufs und der Unterhaltung des Rollmaterials, für eine jährliche Summe zu übernehmen von Fr. 9000 jährlich und per Kilometer, wenn die Brutto-Einnahmen Fr. 15,000 nicht übersteigen, für Fr. 9250, wenn diese Einnahmen auf Fr. 15,000 bis 18,000 ansteigen, und für Fr. 10,000, wenn der Bruttoertrag Fr. 20,000 übersteigt.

Diese Convention ist aber bis jetzt nur Projekt geblieben, und wird wahrscheinlich abgeändert bei der definitiven Besprechung und Feststellung, sei es unter Berücksichtigung der im Expertenbericht enthaltenen Schlüsse über das Studium des Betriebs der Jurabahnen, sei es unter der Voraussetzung, daß die Bernische Staatsbahn den Betrieb der Bern-Luzern-Linie zu dem Preise übernehme, wie solcher sich herausstellen wird.

Der Vertrag mit einer bestimmten Aversalsumme für den Bau dieser Linie, wie solcher durch die Herren Jopp und Comp. vorgeschlagen wurde, wurde auch vertagt, in der Absicht, denselben einer gründlicheren Untersuchung zu unterbreiten.

Hingegen kamen das Initiativ-Comite und die Abgeordneten der Regierungen von Luzern und Bern dahin überein, den kompetenten Behörden der beiden Kantone den zwischen ihnen unterm 12. Februar 1870 abgeschlossenen Finanzvertrag vorzuschlagen,

welcher zugleich die Organisation der Uebernahme der Eisenbahn Bern-Luzern behandelt.

Dieser Vertrag beruht auf folgenden Voraussetzungen:

Die vermuthlich nothwendige Summe für die Erstellung der Sektionslinie Langnau-Luzern und für den Zins des eingeschossenen Kapitals während der Bauzeit wird zu 10 Millionen Franken angenommen.

Für den Fall, daß der Betrieb nicht ohne Rollmaterial verpachtet werden kann, werden die Anschaffungskosten des für den Betrieb der Linie Bern-Luzern nöthigen Rollmaterials zu Franken 1,800,000 geschätzt.

Der Ankaufspreis der Linie Gümligen-Langnau, welche sich in einem ganz befriedigenden und für den Betrieb fähigen Zustande befindet, und welche den Kanton Bern der Unternehmung Bern-Luzern abtritt, ist festgesetzt auf Fr. 6,600,000.

Der Totalpreis der Linie Bern-Luzern wird folglich auf Fr. 16,000,000, eventuell auf Fr. 18,400,000 bestimmt.

Das für den Bau der Linie Langnau-Luzern und für den Ankauf der Strecke Gümligen-Langnau nöthige Kapital von Franken 16,000,000 soll beschaffen werden:

a.	Durch die Ausgabe von Obligationen mit bestimmtem Zins, der jährlich 5 % nicht übersteigen soll, und mit Hypothek im ersten Rang auf die ganze Linie Bern-Luzern oder Gümligen-Luzern von	Fr. 4 à Fr. 5,000,000
b.	Durch Prioritätsaktien, welche auf den Reingewinn über die Betriebskosten und die Zinse des Obligationskapitals hinaus bis zu 5 % Berechtigung haben Fr. 2,000,000 oder	„ 1,000,000
c.	Durch die Emission von gewöhnlichen Aktien, welche nach Bezahlung der Zinse des Obligationenkapitals, und von 5 %, welche den Prioritätsaktien zu gut kommen, an der übrigen Rendite der Linie in dem nämlichen Verhältnisse wie die Prioritätsaktien theilhaftig werden, bis diese zu einer Dividende von 8 % gelangt sind. Nach dieser Vertheilung wird der Ueberschuß ausschließlich für die gewöhnlichen Aktien verwendet, bis auch ihre Dividende 8 %	
	Uebertrag	Fr. 6,000,000

Uebertrag	Fr. 6,000,000
erreicht hat. Ist der Reingewinn größer als 8 %, so wird der Mehrbetrag auf die beiden Sorten Aktien gleichmäßig vertheilt; — von	„ 10,000,000
	Fr. 16,000,000

Für den Fall, daß die Gesellschaft ihr Rollmaterial selbst ankaufen müßte, so wird die hiefür nöthige Summe von Franken 1,800,000 durch eine verhältnißmäßige Vermehrung des Obligationenkapitals beschaffen.

Das Initiativ-Comite wird mit der Absetzung der Obligationen und der Prioritätsaktien beauftragt in einer Summe von Franken 6,000,000 und eventuell von Fr. 7,800,000.

Die Kantone von Bern und Luzern unterzeichnen für Franken 4,000,000 gewöhnliche Aktien, nämlich:

Der Kanton Luzern (mit Inbegriff der luzernischen Gemeinden der Linie entlang) für . .	Fr. 2,000,000
Der Kanton Bern für	„ 2,000,000
Die übrigen Aktien im Belaufe von .	„ 6,600,000

werden von dem Kanton Bern übernommen als Gegenwerth der von ihm abzutretenden Linie Gümligen-Langnau 2c.

Diese Convention wurde durch den Großen Rath des Kantons Luzern beinahe mit Einstimmigkeit den 6. Dezember 1870 genehmigt, und das Luzernervolk hat dieselbe am 22. Jänner 1871 mit 24,000 gegen 3000 Stimmen ratifizirt.

Damit dieser Vertrag in Kraft erwachse, ist also nur noch die Sanktion der bernischen Behörden nöthig, welchen derselbe im Laufe des Jahres 1871 vorgelegt werden wird.

Im Monat Oktober 1865 wurde zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn eine Convention bezüglich der Unternehmung des St. Gotthard abgeschlossen, in welcher namentlich in Art. 5 die Anwendung von Differenzialtarifen gegenüber andern Linien, welche in die Ader des Gotthards einzumünden im Falle sind, vorgesehen ist, und in welcher in Art. 6 die Verkehrsbenutzung dieser europäischen Bahn zwischen den beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen reglirt wird. Da diese Convention den Regierungsrath befürchten ließ, daß diese Gesellschaften die Differenzialtarife anwenden wollen, um den Verkehr des St. Gotthard ganz in ihre Hände zu bekommen, und überdieß noch Schwierigkeiten

gegen den Anschluß der Linie Bern-Luzern an die Arterie des St. Gotthard stellen könnten, so machte der Regierungsrath mehrfache Schritte, um über diese Punkte Garantien zu erhalten. Um die Befürchtungen in dieser Beziehung zu beseitigen, verlangte und erhielt er von dem Direktorium der Schweiz. Centralbahn die nachstehende vom 4. Februar 1870 datirte Erklärung:

Zur Bezeichnung des Geistes, in welchem die Gotthardunternehmung in's Leben gerufen und verwaltet werden solle, hat der Gotthardausschuß öffentlich ausgesprochen und in einem an den Bundesrath unterm 22. April 1869 gerichteten Schreiben die Versicherungen gegeben:

1) daß die Gotthardunternehmung alle Eisenbahnlinien ohne Unterschied, welche schweizerische Gebietstheile mit dem Gotthardnetze in Verbindung zu setzen bestimmt seien, unbeanstandet in das letztere einmünden lassen soll, und
2) daß die Gotthardunternehmung bei ihrer Verwaltung nur die Zwecke ihres eigenen Bahnnetzes im Auge habe und in Folge dessen dritten Bahnunternehmungen gegenüber eine ganz neutrale Stellung einnehmen werde.

Das Direktorium der Centralbahn fährt dann noch in folgenden Aeußerungen fort:

Wir stimmen mit dieser Erklärung, die an sich schon geeignet ist, jede Furcht von Bevorzugung einer Bahn vor andern zu beseitigen, vollkommen überein, und geben überdieß noch die Versicherung von Seite der Gotthardbahn für Waarentransporte von oder nach Stationen der Centralbahn keine Ermäßigungen nachzusuchen, die nicht auch gleichzeitig von Seiten der Gotthardbahn für Waarentransporte von oder nach Stationen der bernischen Staatsbahn und der Linie Langnau-Luzern auf deren Ansuchen bewilligt würden.

Endlich glauben wir hinsichtlich unseres Verhaltens in Konkurrenzfällen mit anschließenden Bahnen an die Art und Weise erinnern zu dürfen, wie wir die Konkurrenzverhältnisse mit der bernischen Staatsbahn zu deren voller Befriedigung geregelt haben.

Diese Erklärung ist auch vom Verwaltungsrathe der Centralbahngesellschaft in seiner Sitzung vom 28. März 1871 gutgeheißen worden.

C. Eisenbahn im Broyethal.

Im Jahr 1870 wurden die Vorstudien auf den Territorien der drei betheiligten Kantone fortgesetzt; Volksversammlungen wurden abgehalten, Lokalkomite und ein internationales Comite von 15 Mitgliedern konstituirten sich. Dieses letztere entfaltete eine rege Thätigkeit; die Vorstudien wurden beendigt, und die von den Gemeinden verlangten Subsidien meistentheils bewilligt.

Die Regierung von Freiburg, wahrnehmend, daß die Broyethalbahn mit großen Schritten ihrer Verwirklichung entgegengieng, beeilte sich nun, einem Comite, bestehend aus Freiburger- und Waadtländerbürgern des Bezirks Peterlingen eine Konzession zum Bau der Querlinie Rosé-Peterlingen-Stäfis-Iferten zu ertheilen, und bewilligte gleichzeitig der diese Linie bauenden Gesellschaft eine Subvention von Fr. 800,000.

Angesichts der Gährung, die sich im alten Murtenbezirk kund gab, bewilligte der Große Rath des Kantons Freiburg dann am 22. Februar 1870 zu Gunsten einer Zweiglinie Murten-Freiburg eine Subvention von Fr. 840,000 bis 1,200,000. Da die Bedingungen dieses Dekrets mehr oder weniger unbestimmt und hart waren, und die in Aussicht gestellte Zweiglinie die Bevölkerung genannten Bezirks nur unvollkommen befriedigte, so beharrte diese auf der Verfolgung der Verwirklichung einer Thallinie.

Diese Anschauung der Murtner stimmt auch überein mit derjenigen einer bedeutenden Mehrheit der Bevölkerung des Broyethals. Wenn man sich auf den Standpunkt der allgemeinen Interessen dieser Gegend stellt, so ergibt sich klar, daß die Querlinie Rosé-Peterlingen-Iferten, oder die Zweiglinie Freiburg-Murten, obschon sie das Broyethal bis auf einen gewissen Punkt seiner gegenwärtigen Isolirung entreißen, doch eigentlich nur einem einzigen waadtländischen Bezirke, dem Bezirk Peterlingen, übrigens nicht einmal dem ganzen, wesentlich dienen. Die Bezirke Milden und Wifflisburg fänden sich dabei immer noch auf die Seite gesetzt. Von dem Augenblick an, wo es sich nicht mehr um eine Bahn des großen internationalen Transitverkehrs, von einem bedeutenden Mittelpunkte ausgehend, um auf dem kürzesten Wege einen andern solchen Punkt zu erreichen, handelte, sondern im Gegentheil um eine Bahn mit Aussicht auf bescheidene Erwartungen, dazu bestimmt, eine bezüglich des Verkehrs vernachläßigte Gegend wieder zu beleben, war es ganz natürlich, daß man vor

Allem aus darauf bedacht war, vermittelst derselben eine größtmögliche Anzahl Ortschaften zu bedienen und damit zu erstreben, daß die Broyethalbahn wirklich werde, was ihr Name besagt. Die Terrainbeschaffenheit ist übrigens von der Art, daß, wenn man dem engen, aber vollkommen zugänglichen und offenen Thale, welches sich von Milden bis Peterlingen erstreckt, folgt, und die sich von da an dem Auge bietenden prachtvollen Ebenen betrachtet, die sich bis zum Murtensee hinziehen, man unmöglich zugestehen kann, daß eine Eisenbahn diese Gegend anders, als in ihrer ganzen Länge, das heißt, vom Norden nach Süden, durchziehe. Eine Eisenbahn in dieser Richtung muß auch unter ausnahmsweise billigen Bedingungen erstellt werden können; nur obenher Milden finden sich einige technischen Schwierigkeiten sekundärer Bedeutung; sonst überall scheint der Boden gleichsam nur der Schienenlage zu harren. Die Anzahl, die Bedeutung und der Wohlstand der Ortschaften, welche diese Linie berühren wird, bürgen ihr überdieß einen sichern Ertrag.

Das inernationale Comite verlangte und erhielt die Conzession auf waadtländischem Gebiete, womit eine Subvention von $1^1/_2$ Millionen Franken verbunden wurde, und das waadtländische Volk genehmigte diesen Beschluß. Das Comite reichte ferner ein Konzessionsgesuch für denjenigen Theil der Linie ein, welcher über freiburgisches Gebiet führt. Die Freiburger Behörden lehnten es aber ab, dieses Gesuch in Betracht zu ziehen, vorschützend, das internationale Comite habe sich nicht genügend über seine finanziellen Mittel zu Ausführung des Unternehmens ausgewiesen. Das Comite wandte sich daher zur Erlangung einer Zwangs-Konzession an die eidgenössischen Räthe (Art. 17 des Gesetzes von 1852). Vor diesen ist die Frage noch hängig.

Ende August 1869 richtete das internationale Comite auch an die bernischen Behörden ein Konzessionsgesuch für die Fortsetzung der Broyethal-Linie auf bernischem Gebiet. Diese Konzession wurde vom Großen Rathe am 12. Januar 1870 ertheilt.

Das Lokalcomite des Amtsbezirks Aarberg, nachdem es von verschiedenen interessirten Gemeinden des bernischen Seelandes für die Thallinie eine Subvention von Fr. 143,500 aufgebracht hatte, reichte sodann am 21. Dezember 1870 dem Regierungsrathe zu Handen des Großen Rathes für die Erstellung der genannten Linie ein Subventionsgesuch ein.

Dieses Gesuch wird den kompetenten Behörden im Laufe des Jahres 1871 unterbreitet werden.

D. Gotthard-Bahn.

Die seit unserm Geschäftsberichte für 1869 abgelaufene Zwischenzeit liefert einen entscheidenden Moment in dem Entwicklungsstadium der Gotthardunternehmung.

Vorerst machen wir darauf aufmerksam,

daß die Totalkosten dieses Eisenbahnnetzes von ungefähr 263 Kilometer Länge mit einem Tunnel von 15 Kilometer in direkter Linie unter dem Gotthard durch, zu 183 Millionen berechnet sind, wovon nach dem Protokoll der internationalen Konferenz 59,600,000 Franken für die Erstellung des Tunnels, den man in 9 Jahren herstellen kann, vorgesehen sind;

daß diese Ausgaben, abgesehen von der Emission von Aktien und Obligationen bis zu einem bestimmten Betrage, durch eine allgemeine Subvention von 85 Millionen gedeckt werden sollen, welche unter den interessirten Staaten vertheilt werden, wie folgt:

45 Millionen, welche Italien zu übernehmen hat,
20 „ „ die Schweiz, und
20 „ „ Deutschland auffallen;

daß aber die im Jahr 1869 zugesicherte Subvention in der Schweiz nur Fr. 14,050,000 betrug, so zwar, daß zur Vervollständigung der der schweizerischen Eidgenossenschaft auffallenden Quote noch Fr. 5,950,000 nothwendig waren, und

daß endlich Deutschland und Italien in Betreff des von ihnen übernommenen Subventionsbeitrages offiziell sich noch nicht ausgesprochen haben.

Wir wollen jetzt die neuen Stadien durchgehen, in welche dieses großartige Unternehmen vom finanziellen und technischen Gesichtspunkt aus getreten ist.

Vorab muß bemerkt werden, daß die im Vertrag zwischen Italien und der Schweiz vom 15. Oktober 1869, sowie in der Konvention zwischen dem norddeutschen Bunde und der Schweiz vom 20. Juni 1870 festgesetzte Frist zur Vorlage des Beweises der Subsidien von 85 Millionen, bis zum 31. Oktober 1871 verlängert wurde, zufolge einer Uebereinkunft vom 27. Januar 1871.

In Betreff der den 3 Staaten auferlegten Subventionen ist ein entscheidender Schritt zur Lösung derselben erfolgt, denn zur gegenwärtigen Stunde sind dieselben beinahe vollständig gesichert und votirt.

Die von den schweizerischen Kantonen und von den Nordost- und Centralbahngesellschaften zugesicherte Subvention hat die Summe von Fr. 19,240,000 erreicht, so zwar, daß nur noch Fr. 760,000 fehlen, um die der Schweiz auferlegte Quote auszumachen.

Wir hoffen, daß diese Fr. 76 ,000 in nächster Zeit, sei es durch die in Rückstand befindlichen Kantone, sei es durch die interessirten Gesellschaften unterzeichnet werden.

Die Fr. 19,240,000 vertheilen sich unter den Kantonen und den fraglichen 2 Eisenbahngesellschaften wie folgt:

Zürich hat votirt . . .	Fr.	1,500,000
Bern	„	1,000,000
Luzern, Stadt und Land	„	1,800,000
Uri	„	1,000,000
Schwyz	„	1,000,000
Obwalden	„	40,000
Zug	„	250,000
Solothurn	„	300,000
Basel, Stadt	„	1,200,000
Basel, Landschaft . . .	„	150,000
Aargau	„	1,000,000
Tessin	„	3,000,000
Total der Subventionen der Kantone	Fr.	12,240,000
Die Nordostbahngesellschaft	Fr.	3,500,000
Die Centralbahngesellschaft	Fr.	3,500,000
Summa	Fr.	19,240,000

Der Kanton Schaffhausen hat sich noch nicht ausgesprochen; die Kantone Thurgau und Unterwalden (Nidwalden) haben die von ihnen verlangte Subvention refüsirt.

Bezüglich der Hauptpräliminarien, welche dem Beitrage einer Million ab Seite des Kantons Bern vorangegangen sind, bemerken wir, daß der Regierungsrath vorerst mit dem Gedanken sich beschäftigte, die Revision der unterm 21. August 1865 aufgestellten Repartitions-Scala zu verlangen, indem dieselbe für die bestehenden Verumständungen nicht mehr geeignet erschien; es erklärte dann aber die Regierung von Bern durch Vermittlung ihrer Delegation

bei der am 24. und 25. Januar 1870 in Bern stattgefundenen internationalen Konferenz, in der Absicht, die bereits durch andere Kantone auf den Grund dieser Scala votirten Subventionen nicht wieder in Frage zu stellen, bereit zu sein, den Beitrag einer Million dem Großen Rathe und dem Bernervolke zu unterbreiten.

Nachdem endlich der Regierungsrath infolge der Erklärung des Direktoriums der Centralbahn vom 4. Februar 1870 die Versicherung erhielt, daß die Verbindungs- und Konkurrenzverhältnisse in Basel und in Biel für die Jurabahnen mit den französischen und deutschen Bahnen, und in Luzern für die Entlebuchbahn geregelt sind, beeilte er sich, die nöthigen Dokumente vorzubereiten, um dem Großen Rathe für die nächste Sitzung ein Projekt-Dekret vorzulegen, nach welchem für die Gotthardbahn ein Beitrag ohne irgend welchen Vorbehalt bestimmt würde.

In Betreff der einzelnen Punkte, der weitläufigen Korrespondenz und der mannigfaltigen Schriften und Berichten dieser wichtigen Frage, verweisen wir auf unsern Rapport vom 12. Februar 1870 über diese Subventionsfrage.

Wir beschränken uns, den bezüglichen Text des Dekrets des Großen Rathes vom 10. März 1870 hier aufzuführen, folgendermaßen lautend:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Erwägung,

daß das Unternehmen eines centralen Alpendurchganges durch Erbauung einer Eisenbahn ein großes nationales Werk öffentlichen Wohles ist;

daß unter den gegenwärtigen Umständen diejenige Alpenbahn, welche am meisten den Interessen des Kantons Bern und der Schweiz im Allgemeinen entspricht, der Gotthard ist;

daß folglich der Kanton an der Verwirklichung dieser Unternehmung mitwirken muß;

nach Anhörung des Berichts des Regierungsrathes in der vom Großen Rathe zur Begutachtung dieser Frage ernannten Kommission,

beschließt:

1) Der Kanton Bern bewilligt an das Unternehmen einer Eisenbahn durch den Gotthard eine Million Franken.
2) Diese Subsidie wird in den Terminen und unter den Bedingungen, welche von der internationalen Konferenz festgesetzt wurden, bezahlt.

3) Dieser Beschluß tritt in Kraft, sobald er durch die Volksabstimmung genehmigt sein wird.
4) Der Regierungsrath wird beauftragt, im Namen des Kantons Bern den vom Bundesrathe geforderten Verpflichtungsschein, wie er in den Konferenzen angenommen worden ist, wovon eine amtliche Abschrift dem vorliegenden Beschluß beigefügt werden wird, zu unterzeichnen.

Unterm 3. April 1870 hat das Bernervolk durch seine Abstimmung mit einer Mehrheit von ungefähr zwei Drittel das durch den Großen Rath vorgeschlagene Dekret sanktionirt. (31,497 Ja gegen 10,364 Nein).

In Betreff der Deutschland auferlegten Quote hat der norddeutsche Bund unterm 20. Juni 1870 10 Millionen, und einige Tage nachher das Großherzogthum Baden den Beitrag von 3 Millionen übernommen, unter gewissen Bedingungen, welche sich auf den Anschluß seiner Eisenbahnen beziehen.

Zur Vervollständigung des Beitrages der deutschen Subvention sind also noch Fr. 7,000,000 erforderlich, welche ohne Zweifel nachträglich durch das Parlament des neuen Kaiserreiches votirt werden.

Die Italien auferlegte Subvention von 45 Millionen ist vollständig und definitiv gesichert. Denn aus einer Mittheilung des außerordentlichen Gesandten und Vollmachtträgers von Italien geht hervor, daß diese Subvention durch das italienische Parlament gutgeheißen und vom König sanktionirt, daß das daherige Gesetz in der amtlichen Zeitung des Königreichs veröffentlicht worden und daß diese Publikation die Form ist, nach welcher alle Gesetze von der Exekutivgewalt in Italien dem Volke mitgetheilt werden.

Bezüglich des technischen Punktes bemerken wir, daß die Vorarbeiten so weit vorgerückt sind, daß man die Arbeiten am Tunnel in Angriff nehmen kann, sobald der finanzielle Theil des Unternehmens reglirt und die Ausführungsgesellschaft konstituirt sein wird. Die ausgeführten trigonometrischen Messungen haben die Axe des großen Tunnels festgesetzt, und die Landesvermessungen an dessen beiden Ausmündungen sind auch gemacht.

Zum Schlusse dieses Kapitels glauben wir die Ansicht aussprechen zu dürfen, daß das großartige Unternehmen des Gotthard-Netzes gegenwärtig als gesichert angenommen werden kann.

E. Eisenbahn im Bödeli und über den Brünig.

Die Idee der Erstellung einer Eisenbahn zur Verbindung des Berner Oberlandes mit Luzern und dem Vierwaldstättersee in Staad über den Brünig-Uebergang hat auch Fortschritte gemacht.

Um sich in dieser Frage zu orientiren, muß man nicht vergessen, daß bis jetzt nur eine Dampfschifffahrtgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzersee existirt hat, nämlich die vereinigte Schifffahrtsgesellschaft. Im Jahre 1870 bildete sich in Interlaken, aus Gründen, welche wir hier füglich weglassen können, eine neue Gesellschaft unter dem Namen: Oberländer Schifffahrtsgesellschaft.

Die vereinigte Schifffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee stellte unterm 11. Februar 1870 ein Konzessionsgesuch für die Bödeli-Linie zwischen den beiden Seen von Thun und Brienz, von einer Länge von 35 Kilometer, auf dem linken Aarufer mit einem neuen Hafen am Thunersee, was zusammen etwa Fr. 800,000 kosten würde.

Kurze Zeit nachher, nämlich den 21. Februar, stellte die Oberländer Schifffahrtsgesellschaft ihrerseits ebenfalls an die Kantonsbehörden ein gleiches Konzessionsgesuch und gab damit die Erklärung ab, in der nächsten Zeit vom Großen Rathe die Konzession für eine Linie vom Centralbahnhof in Thun-Scherzlingen über den Brünig bis zur Unterwaldner Grenze in der Richtung der Gotthard-Linie zu verlangen, welche dann die Bödelibahn mitbegreifen sollte.

In Folge dessen reklamirte sie für sich und für die Brünig-Initiativgesellschaft das Prioritätsrecht für die ganze Linie, mit der Befugniß, die Konzession einer noch zu gründenden Gesellschaft zu übergeben, und sie äußerte zugleich den Wunsch, die Behörde möchte das von der vereinigten Schifffahrtsgesellschaft gestellte Konzessionsgesuch abweisen.

Dieses Gesuch, von den gesammten Gemeindsbehörden des Bezirks und von einer am 27. Februar in Interlaken abgehaltenen, von ungefähr 2500 Bürgern besuchten Volksversammlung unterstützt, war dadurch motivirt, daß die dortige Bevölkerung befürchtete, die vereinigte Schifffahrtsgesellschaft werde den ganzen Verkehr des Oberlandes als Monopol an sich zu ziehen suchen.

Der Regierungsrath hat auf den Antrag der Eisenbahndirektion unterm 7. März einen Bericht dem Großen Rathe vorgelegt mit folgenden Schlußworten:

Da die auf die 2 Konzessionsgesuche bezüglichen Akten noch nicht vollständig sind, so haben wir die Vorlage unserer Anträge verschoben, und dieß um desto mehr, als wir die Hoffnung hegen, es werde zwischen den beiden Gesellschaften eine den Interessen beider Parteien ensprechende Verständigung zu Stande kommen ꝛc.

Die Kommission und der Große Rath genehmigten am 8. März diese Anträge.

Wie vorauszusehen war, verschmelzten sich dann die beiden Gesellschaften und die beiden Konzessionsgesuche wurden zurückgezogen.

Es wurde jedoch dieses Gesuch bald wieder erneuert. Am 17. Juli 1870 bildete sich in Interlaken eine Initiativgesellschaft zum Zwecke der Erstellung einer Eisenbahn von Thun zum Brünig. Am Tage nach ihrer Konstituirung stellte diese Gesellschaft durch ihr Komite ein Gesuch, in Begleit eines Projektes des Konzessionsaktes, zum Zwecke der Erstellung und des Betriebs einer vom nordöstlichen Punkt am Thunersee in der Richtung nach Luzern bis an die Grenze des Kantons Unterwalden über den Brünig führenden Eisenbahn.

Dieses Konzessionsgesuch enthielt 3 Abtheilungen, welche eine nach der andern oder alle zugleich erstellt und betrieben werden konnten, nämlich

1) Die erste betrifft die Eisenbahn vom Bödeli oder diejenige zwischen den beiden Landungsplätzen der beiden Seen von Thun und Brienz.

2) Die zweite bezieht sich auf die Eisenbahn, welche als direkte Fortsetzung der ersten Abtheilung von Interlaken über Brienz bis zur Kantonsgrenze auf dem Brünig vorgesehen ist, oder auch eine Linie mit direkter Verbindung der ersten Abtheilung, vom Landungsplatze in Brienz bis auf die Höhe des Brünig, um von da in dem Kanton Unterwalden bis an die Ufer des Vierwaldstättersees fortgeführt zu werden.

3) Die dritte Abtheilung würde am nordöstlichen Ende des Thunersees ihren Anfang nehmen, das linke Ufer desselben berühren, um an der ersten Abtheilung bei einem nachträglich zu bestimmenden Punkte gegen Interlaken sich anzuschließen.

Gleichzeitig verlangte das Initiativkomite, daß der Große Rath in seiner Sitzung vom Juli eine Kommission bestelle, welche über das Konzessionsprojekt einen Vorbericht eingebe, und daß ihm

endlich die Autorisation ertheilt werde, die nöthigen technischen Studien auf dem Gebiete des Kantons Bern auszuführen.

In Betreff dieses letzten Punktes bewilligte die Regierung denselben ohne Widerrede unter den gewöhnlichen Vorbehälten für den allfällig entsteheaden Schaden.

Da aber die Akten betreffend des Gesuchs einer Eisenbahnkonzession, was von einer großen Tragweite ist, nicht vollständig waren, so glaubte der Regierungsrath das Gesuch um Ernennung einer Spezialkommission auf eine spätere Sitzung beantragen zu sollen.

Im Monat November waren die Akten vollständig, indem die Tracé-Pläne vorgelegt wurden, weßhalb dann eine Kommission den Auftrag erhielt, über das Konzessionsgesuch einen Vorbericht zu machen. Diese Konzession wurde dann behandelt und mit einigen Modifikationen in der Sitzung des Großen Rathes vom 28. Dez. 1870 ertheilt.

II. Eisenbahnen,

welche im Bau begriffen sind.

Pruntrut-Delle.

Die Bauarbeiten der Linie Pruntrut-Delle, im Dezember 1869 in Angriff genommen, wurden im Jahr 1870 mit Aktivität und unter günstigen Bedingungen fortgesetzt.

Der Oberingenieur dieser Linie, Herr Froté, hat dem Regierungsrathe zwei Berichte über den Gang der Arbeiten zugestellt.

Alles berechtigt zu der Annahme, daß diese Arbeiten in der durch den Konzessionsakt vorgeschriebenen Frist vollendet sein werden. Der Unternehmer, Herr Brackmann, kommt seinen Verpflichtungen gewissenhaft nach. Er hat bei der Kantonalbank eine Bürgschaft von Fr. 100,000 in guten Valoren hinterlegt.

Von Anfang her hat die Expropriationsfrage Schwierigkeiten veranlaßt, besonders in Buix und Boncourt, dieselben sind gegenwärtig aber reglirt.

Das Dekret des Großen Rathes vom 4. Dezember 1869, wodurch diese Eisenbahngesellschaft eventuell ermächtigt wurde, den Tarif für den Personen-, Vieh- und Waarentransport zu erhöhen,

wurde den 16. und 23. Juli 1870 von dem schweizerischen National- und Ständerath gutgeheißen.

III. Eisenbahnen,

welche dem Betriebe übergeben sind.

A. Schweizerische Centralbahn.

Im Laufe des Jahres 1870 hat die schweizerische Centralbahn verschiedene administrative Beschlüsse gefaßt und Anordnungen getroffen, in Bezug auf Bahnanschlüsse, auf Konkurrenzverhältnisse, auf Verträge oder Konventionen und auf Verbesserungen der Fahrtenpläne und des ganzen Netzes, welche auch für den Kanton Bern von einigem Interesse zu sein scheinen.

Wir wollen diese verschiedenen Punkte nacheinander untersuchen, und zwar:

1) die Anschlüsse und Konkurrenzverhältnisse

a. mit den Jurabahnen.

Hier beschränken wir uns auf das oben unter der Rubrik der bernischen Jurabahnen am Ende Gesagte zu verweisen.

b. Mit den badischen Bahnen.

Es ist von etwelchem Interesse, den Wortlaut des 1. Artikels des Schluß-Protokolls der unterm 23. November 1869 zwischen der badischen Eisenbahn-Administration und der Centralbahn abgeschlossenen Konvention bezüglich der Verbindung der 2 Bahnhöfe in Basel durch eine Eisenbahn und eine Rheinbrücke zu bauen.

Dieser 1. Artikel des Schlußprotokolls, datirt vom 25. April 1870, lautet folgengermaßen:

1) In Anwendung der Fundamentalbestimmungen ihrer Konvention vom 23. November 1869 geben die Administration der Eisenbahnen des Großherzogthums Baden und die schweizerische Centralbahn die kategorische Erklärung ab, daß, wenn andere Eisenbahnadministrationen das Gesuch stellen, an der gemeinschaftlichen Benutzung der Verbindungslinie zwischen den beiden Bahnhöfen in

Basel Theil zu nehmen, diese Theilnahme durch Züge einer dritten Gesellschaft nicht anders stattfinden darf, als mit Einwilligung der beiden contrahirenden Administrationen und daß die für diese Benutzung, sowie für die zwischen den 2 Bahnhöfen bestehende Verbindung zu bezahlenden Gebühren, als gemeinschaftliche Einnahmen der associrten Partheien angesehen werden sollen. (Art. 6 der Convention).

c. Mit der französischen Ostbahn.

Diese Konvention mit der badischen Eisenbahn konnte aber von der Administration der französischen Ostbahn nicht gleichgültig angesehen werden, sondern mußte ein ähnliches Verhältniß hervorrufen.

Und in der That enthält die unterm 6. März und 4. Mai 1860 mit der französischen Ostbahngesellschaft über die gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofs in Basel abgeschlossene Konvention den Art. 24, welcher folgendermaßen lautet:

„Sollte einer neuen Eisenbahn der Eingang in den Bahnhof von Basel gestattet werden, und in der Voraussetzung, daß die Centralbahn diese Benutzung bewilligt, oder daß ihr dieselbe durch kantonale oder eidgenössische Behörden auferlegt würde, so sollen die durch das Einlaufen dieser neuen Eisenbahn nöthig werdenden Kosten denselben ausschließlich zur Last fallen, und es sollen die verschiedenen von dieser zu zahlenden Gebühren im Verhältniß von sechszig von hundert für die Centralbahngesellschaft und von vierzig von hundert für die Ostbahngesellschaft bezogen werden."

In Berücksichtigung dieser Klausel glaubte nun das Direktorium der Centralbahn, es liege in seinem Interesse, die Administration der französischen Ostbahn von dem Abschlusse dieses Vertrages mit den badischen Eisenbahnen in Kenntniß zu setzen und ihr vorzuschlagen, an diesem Unternnehmen Theil zu nehmen. Es glaubte diese auch in der That, die Annahme dieses Anerbietens sei für sie nützlich und vortheilhaft in Rücksicht auf die daherige Zunahme des Verkehrs, welche ihr diese Anschlußbahn bringen könnte, und so wurde denn unterm 10. Juni 1870 zwischen den beiden Gesellschaften ein Uebereinkommen abgeschlossen, dessen Hauptartikel der folgende ist:

A.

Die französische Ostbahngesellschaft und die schweizerische Centralbahngesellschaft theilen unter sich, sei es den Verlust, sei es den

Gewinn, welcher aus der Erstellung und aus dem Betriebe der Verbindungsbahn für die schweizerische Centralbahn sich ergeben wird. Diese Theilung soll nach dem nämlichen Verhältnisse stattfinden, wie die Vertheilung der Zinse und der Betriebskosten für den Bahnhof der schweizerischen Centralbahn, nämlich 40 Prozent vom Gewinn oder vom Verlust für die französische Ostbahngesellschaft, und 60 Prozent des Gewinns oder Verlustes für die schweiz. Centralbahngesellschaft.

d. Mit der Eisenbahn von Bern nach Langnau.

Wir beschränken uns hier auf das Gesagte unter der Rubrik „Eisenbahn von Bern nach Langnau" zu verweisen bezüglich der Verkehrskonkurrenz.

2. Verträge, Konventionen.

Die im Jahr 1870 vorgekommenen Verträge und Konventionen mit der Centralbahn, welche in gewisser Beziehung die Interessen des Kantons berühren, sind folgende:

a. Wir machen darauf aufmerksam, daß unser Geschäftsbericht von 1869, auf welchen wir uns berufen, die neue Konvention bereits angedeutet hat, welche den 23. Dezember gleichen Jahres zwischen der Centralbahngesellschaft und der vereinigten Eisenbahngesellschaft der Westschweiz über den Betrieb der Abtheilung Bern-Singine durch letztere für 5 Jahre gegen eine jährliche Gebühr von Fr. 120,000 halbjährlich zahlbar abgeschlossen worden ist.

Die Administration der Centralbahn zeigte diese neue Konvention der Regierung von Bern an, mit dem Bemerken, daß sie es nicht nöthig erachte, dieselbe der Genehmigung des Großen Rathes vorzulegen, weil dieselbe in ihren Hauptbestandtheilen von derjenigen vom 23. Dezember 1864, welche für eine Frist von 10 Jahren gutgeheißen worden, in nichts abweiche. — Der Regierungsrath war aber nicht dieser Ansicht, und zwar auf den Grundsatz gestützt, daß alle Akten, welche auf Fusion-, Pacht- oder Cession 2c. der Konzessionsrechte vom 24. November 1852 ganz oder theilweise sich beziehen, in die Kompetenz des Großen Rathes gehören, und machte das Direktorium der Centralbahn mit Schreiben vom 26. März 1870 hierauf aufmerksam, fügte aber zugleich bei, diese neue Konvention vom 23. Dezember 1869 der gesetzgebenden Behörde zur Ratifikation zu empfehen, bereit zu sein, unter der Bedingung jedoch, daß das Betriebskomite der westschweizerischen

Bahnen, Namens dieser Gesellschaften ein gemeinschaftliches Domizil in Bern bestelle.

Die westschweizerischen Bahnen waren bereit, diesem Vorbehalte sich zu unterziehen, wenn unter dieser Domizilverzeigung der associrten S. O. Gesellschaften nur ihre Eigenschaft als Unternehmer des Betriebs der Sektion Bern-Singine in Betracht gezogen werde, und diese ausschließlich dazu bestimmt sei, Mittheilungen oder Weisungen bezüglich des Betriebs dieser Linie entgegen zu nehmen.

b. Auch hat die Steinbruchgesellschaft von Ostermundigen mit der Centralbahngesellschaft unterm 29. bis 31. Dezember 1870 eine Konvention abgeschlossen in Betreff

1) des Anschlusses an die Station Ostermundigen, der kleinen Eisenbahn, deren Konzession sich die Steinbruchgesellschaft erworben, und auch der ihr angehörenden Lagerplätze in der Nähe derselben;

2) der Pacht eines Lager- und Depotplatzes für gehauene Steine in der alten Steingrube auf dem Wylerfeld, sowie auch über deren Anschluß mit der Telegraphenstation des Wylerfeldes;

3) einer Pacht für ein Depot von gehauenen Steinen auf dem Güterbahnhofe Bern, sowie über die Erstellung einer Verbindungsbahn bis zum Bahnhofnetz;

4) des Transports von Wagen mit Steinen von und zur Station und zu den Lagerplätzen der Gesellschaft in Ostermundigen, in der Nähe der Station der Centralbahn.

3. Verbesserungen von Fahrplänen und bestimmter Bestandtheile des Bahnnetzes und Erstellung eines zweiten Geleises.

Diese Verbesserungen beziehen sich auf 3 Punkte:

a. In Betreff der Verbesserung der Fahrpläne hat die bernische Handels- und Industriegesellschaft unterm 22. März 1870 dem Regierungsrathe gegen die Fahrpläne der Westschweiz, der Staatsbahn und der Centralbahn eine Reklamation eingegeben. Ueber die zwei erstern werden wir an Ort und Stelle uns aussprechen; was nun die Centralbahn betrifft, entsprach dieselbe soviel möglich bei Erstellung des Sommerfahrtenplanes den von der bernischen Handels- und Industriegesellschaft ausgesprochenen Wünschen, aber unglücklicherweise und in der Regel brachten die Verbesserungen, welche in der Schweiz hinsichtlich der Bahnzüge angebracht werden könnten, im Jahr 1870 nicht die erwartete Wirkung, denn der

fatale französisch-deutsche Krieg, und das daraus entstandene Truppenaufgebot in der schweizerischen Eidgenossenschaft verursachten eine Störung in der Genauigkeit des Eisenbahndienstes. Die Gesellschaften waren genöthigt, eine gewisse Zahl Züge wegzulassen, unter andern auch die, welche in Entsprechung der vom Publikum gestellten begründeten Reklamationen eingeführt wurden.

Auf der andern Seite, als das Elsaß durch die deutschen Armeen besetzt und der Eisenbahndienst in diesem Theile Frankreichs total unterbrochen war, forderte die Lage der Stadt Mühlhausen, deren materielle, finanzielle und Handels-Interessen zufolge ihrer täglichen Relationen mit dem Platze Basel innigst mit diesem verflochten sind, trotz und vielleicht gerade bei der schrecklichen Lage, in der sie sich des Krieges wegen befand, gebieterisch die Fortsetzung der Eisenbahnzüge zwischen diesen beiden Ortschaften.

Es hatten über diesen Gegenstand viele Unterhandlungen stattgefunden, es wurde unterm 3. Oktober 1870 in Vesoul mit der Genehmigung der Regierungsbehörde der nationalen Vertheidigung in Tours sogar eine Konvention, welche den Betrieb dieser Sektionslinie durch die schweizerische Centralbahn zum Zwecke hatte, unterzeichnet. Dieser Betrieb fand aber niemals statt, denn die Gesellschaft einerseits und die deutsche Militärbehörde andererseits thaten ihr Möglichstes, um einer längeren Unterbrechung des gegenseitigen Verkehrs zwischen Basel und Mühlhausen zuvorzukommen.

b. Eine andere Abtheilung von Verbesserungen, welche im Jahre 1870 ausgeführt wurden, besteht in der Ausführung einer gewissen Zahl von Reparaturen, Zusätzen und Vergrößerungen und in der Vermehrung des Rollmaterials.

So führte sie ein neues Oberbausystem ein, indem sie an mehreren Orten die alten hölzernen Schwellen mit einer Art Schienenträger auf steinernen Untersätzen mit Zwischenstücken von Eisen ersetzte.

Nebstdem erneuerte sie die meist gebrauchten Bahnstrecken, wie die Hauensteinstrecke, die Bahnhöfe von Basel, Olten und Bern vermittelst Schienen aus Bessemer-Stahl oder Püdelstahl, statt den gewöhnlichen Eisenschienen.

Ueberdieß vermehrte sie ihr Rollmaterial mit 8 neuen Lokomotiven, wovon 4 für die Personen- und 4 für die Güterzüge.

In Betreff der Zusätze und Vergrößerungen, welche in den bernischen Bahnhöfen und Stationen dieser Gesellschaft stattgefunden, erwähnen wir:

Einen Güterschuppen mit Rampe auf der Station Ostermundigen.

Die Verlängerung am untern Ende in der Richtung gegen Olten auf dem Bahnhof in Herzogenbuchsee.

Die Erstellung eines festen Signals auf der Station Burgdorf gegen Bern.

Die Erstellung eines Nebengeleises mit einer Holzrampe auf der Station Thörishaus.

c. Erstellung eines zweiten Geleises von Herzogenbuchsee bis Olten und Aarau.

Die Eisenbahngruppen der Ostschweiz und der Westschweiz sind nur mit einem Faden verbunden, das heißt vermittelst eines einzigen Schienenweges von Herzogenbuchsee bis Olten und Aarau, weßhalb der Bundesrath bei Anlaß des französisch-deutschen Krieges von 1870 die Centralbahngesellschaft aufforderte auf dieser Strecke ein zweites Geleise zu legen. Das Direktorium der Centralbahn empfahl in seinem Berichte über diese Frage an den Verwaltungsrath die Erstellung eines zweiten Geleises von Olten nach Aarau, unter der Bedingung, daß die Eidgenossenschaft die nöthigen Fonds zum jährlichen Zinsfuße von $4^1/_2$ % vorstrecke. Der Regierungs-Repräsentant im Verwaltungsrathe der Centralbahngesellschaft schlug vor, die Strecke zwischen Herzogenbuchsee und Olten auf die gleiche Linie zu setzen wie diejenige zwischen Olten und Aarau, indem er bemerkte, daß vom militärischen Gesichtspunkt aus die Erstellung eines zweiten Geleises auf der erstern Strecke noch viel dringender sei als zwischen Olten und Aarau, weil von Olten aus vermittelst der Luzernerlinie man annehmen könne, daß das Geleise doppelt sei. Dieser Antrag wurde angenommen. Die Eisenbahndirektion that persönlich Schritte, um dem Hrn. Präsidenten der Eidgenossenschaft und dem Hrn. Chef des eidgenössischen Militärdepartements anzuempfehlen, das Angebot der Centralbahngesellschaft zu berücksichtigen. Unglücklicherweise schien die finanzielle Krisis es der Bundesbehörde nicht zu erlauben, die verlangten Fonds vorzuschießen. Seither, im Monat März 1870, hat der Regierungsrath des Kantons Aargau den Bundesrath ersucht, die interessirten Kantone und die Gesellschaft zusammen zu berufen, um die Frage der Erstellung dieses zweiten Geleises zu besprechen.

Der Regierungsrath des Kantons Bern hat die Regierung des Kantons Aargau in Kenntniß gesetzt, daß er mit ihrem Vor-

gehen einverstanden sei und daß er nöthigenfalls beim Bundesrathe dasselbe unterstützen werde.

Man hat allen Grund zu hoffen, daß diese Angelegenheit nächstens einer Konferenz von Delegirten der Kantone und der schweizerischen Centralbahn unterbreitet werde.

4. Anwendung des Tarifs.

Infolge des Beschlusses der Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen, vom 28. September 1869 in Bern hat die Centralbahn, wie alle übrigen Eisenbahngesellschaften im Kanton Bern, den Tarif für Reisende, welche in den Zügen ohne Billet angetroffen werden, in Anwendung gebracht, wie wir dieses auch unter der Rubrik „Staatsbahn" finden werden.

B. Staatsbahn.

Die Aktivitätsperiode des Jahres 1870 umfaßt zwei besondere Sphären, wovon die einte die Konstituirung, die Erneuerung, die Abänderungen und die Incompatibilitäten im Personal der Verwaltung betrifft, und die andern auf die Verwaltungsakten im engern Sinne sich bezieht.

a. Constituirung, Erneuerung und Abänderung der Beamteten.

1) Unterm 4. Juni 1870 ernannte der Regierungsrath eine Kommission zur Begutachtung und Untersuchung des Geschäftsberichts der Staatsbahn für das Jahr 1869.

   Diese Kommission hat ihren Bericht am 23. November 1870 eingegeben, und die Genehmigung der Bau- und Betriebsrechnungen vom Jahr 1869 beantragt.

2) Bei Anlaß eines Prozesses, welchen die Gemeinde Worben gegen die Staatsbahn erhoben hat, fanden sich die betreffenden Behörden, gestützt auf den Art. 27 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 im Falle, zur Wahl einer neuen eidgenössischen Schatzungskommission für die Linie Bern-Biel-Neuenstadt zu schreiten, weil die Funktionen der vorhergehenden erloschen waren.

   Die für eine unbestimmte Zeit durch den Bundesrath, das Bundesgericht und den Regierungsrath von Bern gewählten Mitglieder dieser Kommission sind die folgenden:

1) Mitglied:
Herr Wietlisbach, Forstinspektor in Aarau.

Suppleanten:
Die Herren Salesius Marfurt, Großrath, in Omstal (Luzern), und Eusebius Vogt, Kantonsrath in Grenchen (Solothurn).

2) Mitglied.
Herr Wapf, Staatsrath in Luzern.

Suppleanten:
Die Herren von Arx, Nationalrath in Olten, und Karl Vissaulas, Großrath in Murten.

3) Mitglied:
Herr Joh. Rud. Vogel, alt-Nationalrath in Wangen.

Suppleanten:
Die Herren von Werdt in Toffen, Großrath, und König, Grundbesitzer in Beitenwyl.

3) Die Stellen des Betriebsinspektors, des Maschinenmeisters und des Bahningenieurs mußten infolge des Inkrafttretens des Gesetzes vom 26. Mai 1869 zur Konkurrenz ausgeschrieben werden. Infolge dessen hat der Verwaltungsrath der Staatsbahn in seiner Sitzung vom 9. Februar 1870 die Inhaber dieser Stellen in ihren Funktionen für eine neue Periode von 4 Jahren bestätiget, nämlich Herr Rudolf Leuzinger, Artilleriehauptmann von Winterthur, als Betriebsinspektor.

Herr Wilhelm Kubly, von Altstetten, Kant. St. Gallen, als Maschinenmeister.

Herr Gustav Gränicher, Oberstlieutenant, von Bern, als Bahningenieur.

Diese Ernennungen sind vom Regierungsrathe am 19. Februar genehmigt worden.

4) Die neuesten Modifikationen im Personal der Verwaltung bestehen in der Ersetzung des Maschinenmeisters Herr Kubly und des Direktors der Staatsbahn, Herr Schaller.

Herr Kubly, welcher aus Gesundheitsrücksichten vom Dienste sich vollständig zurückziehen mußte, wurde unterm 19. Juli durch den Ingenieur Weyermann von Bern ersetzt.

Diese Ernennung wurde durch den Regierungsrath unterm 3. Dezember ratifizirt.

Herr Schaller, welcher auch krank geworden, erhielt gegen Mitte Oktober einen Urlaub von mehreren Wochen, während welcher

die unterzeichnete Direktion die Verwaltung der Staatsbahn übernahm. Da aber die Krankheit des Hrn. Schaller sich in die Länge zog, und die Beschäftigungen der Eisenbahndirektion bedeutend zunahmen, ernannte der Verwaltungsrath auf den Antrag derselben den Hrn. Schoch, Control-Chef, zum Direktor der Staatsbahn ad interim.

b. Verwaltungsakten.

Die auf die Staatsbahn bezüglichen Verwaltungsakten im Jahre 1870 bestehen vorzüglich in folgenden Punkten:

1) Vorerst sind 2 Prozesse definitiv, der einte und der andere im verflossenen Monat Juni durch ein gegenseitiges Uebereinkommen der Partheien erledigt worden.

Der erste Streit bezog sich auf die Torflieferung der Hagneck-Torfgesellschaft an die Staatsbahn, für die Heizung der Maschinen.

Die Bedingungen dieser Lieferungen waren durch eine Konvention vom 20. Januar 1864 festgesetzt. Theoretisch schienen die Bestimmungen dieser Konvention für die Staatsbahn günstig zu sein, die praktische Anwendung war aber sehr schwierig, so zwar, daß im Jahr 1870 die Hagneckgesellschaft nicht weniger als 3 oder 4 Prozesse gegen die Staatsbahn anhob, nachdem sie vorher in einem durch das Bundesgericht beurtheilten Kompromiß theilweise siegreich war.

Zur Beseitigung dieser Prozesse und zugleich zum Zwecke die Reduktion der Axenzahlen zu benutzen, die aus der Umänderung der Torfwagen infolge der revidirten Konvention mit der Centralbahngesellschaft bei der Benutzung der gemeinschaftlichen Strecken und Bahnhöfen Bern-Wylerfeld-Zollikofen und Gümligen sich ergeben würden, hat der Verwaltungsrath der Berner-Staats-Bahn mit der Hagneckgesellschaft unterm 21. Mai 1871 übereinstimmend beschlossen, die Konvention vom 20. Jenner 1864 aufzuheben. Zugleich aber zog die Hagneckgesellschaft die mit ihrer Klage vom März 1869 bei dem Bundesgerichte anhängig gemachten Reklamationen zurück. Der Regierungsrath genehmigte diese Vertragsaufhebung den 15. Juni 1871.

Der zweite streitige Punkt betraf verschiedene Anstände, die schon vor mehreren Jahren zwischen der Staatsbahn und Herrn Alexander Kocher Ingenieur bezüglich der Uebernahme des Unterbaues des Bauloose s von Madretsch bis zum Bielersee sich erhoben hatten. Dieser Konflikt hat am 18. Juni dadurch seine Erledigung

gefunden, daß der Regierungsrath den auf die Gesuche des Herrn Kocher vom 2. April und 4. Mai 1870 vom Verwaltungsrathe gefaßten Beschlüssen seine Genehmigung ertheilt hat.

2) Im Jahre 1870 wurde in der unterm 25. August 1864 zwischen der Kantonalbank von Bern und dem Verwaltungsrathe der bernischen Staatsbahn abgeschlossenen Konvention eine Abänderung von einer gewissen Tragweite vorgenommen.

Vorerst müssen wir daran erinnern, daß laut dieser Konvention die Verwaltung der bernischen Staatsbahn verpflichtet war, alle vom Betrieb ihrer Linien herrührenden disponiblen Gelder an die Kantonalbank abzugeben, ohne selbe anders zurückziehen und wieder an die Kantonalbank zustellen zu können, als nach einer vorläufigen Anzeige und einzig in den beiden Perioden vom 30. Juni und 31. Dezember.

Infolge der ernsten Ereignisse von 1870 lastete eine Finanzkrisis so drückend auf den Handelsverhältnissen, daß auch die Kantonskasse dadurch in ihrem Baarvorrathe sich bedroht sah, weßhalb der Regierungsrath auf den Gedanken kam, in der fraglichen Konvention Modifikationen eintreten zu lassen. Weßhalb denn die Verwaltung der Staatsbahn, auf Weisung dieser Behörde, sich im Falle sah, der Kantonalbank die Konvention vom 25. August 1864 aufzukünden, mit der Einladung eine neue abzuschließen, zufolge welcher in kritischen Momenten dem Staate die Befugniß zukommen könne, über die vom Betrieb der Eisenbahn herkommenden Gelder zu disponiren.

Es wurde dann in der That zwischen diesen beiden Verwaltungen auf diese Grundlagen gestützt eine neue Uebereinkunft unterm 6. Oktober abgeschlossen, welche am folgenden 7. November von der kompetenten Behörde genehmigt wurde: nach Art. 5 dieser Uebereinkunft steht der Direktion der Staatsbahn das Recht zu, nach vorausgegangener fünftägiger Anzeige Fr. 50,000, und nach einer vorläufigen Anzeige von 8 Tagen Fr. 100,000 aus diesem Depot zu erheben, und selbe dann, wenn die Finanzdirektion es verlangt, in Abschlagszahlungen an die Kantonskasse aus ihren Einnahmen zurückzustellen.

3) Während dem Sommerdienst 1870 wurde versuchsweise auf der Linie Biel-Neuenstadt ein Supplementarzug eingeführt. Der Regierungsrath behielt sich das Recht vor, denselben jederzeit abzuschaffen, wenn derselbe zu beschwerlich wäre und den erwarteten Nutzen nicht bringen würde.

4) Zur Vervollständigung dieses Kapitels bleibt uns noch die Geschäftsführung und der Betrieb der Staatsbahn zu behandeln. In dieser Beziehung verweisen wir auf den Spezialbericht des Verwaltungsrathes, welcher an die Oberbehörden vertheilt werden wird. Wir begnügen uns, aus diesem Berichte die folgenden Hauptpunkte anzuführen:

I. Baurechnung.

Die Totalausgaben für die Erstellung der Eisenbahn, mit Inbegriff des Betriebsinventars, betrugen nach der Rechnung von 1869		Fr. 19,611,484. 96
Die Einnahmen der gleichen Rechnung beliefen sich auf		„ 1,466,411. 22
so daß auf Ende Dezember 1869 die Nettoausgaben betragen		Fr. 18,145,073. 74
Im Laufe des Jahres 1870 wurden für Bauten ausgegeben .	Fr. 7,852. 04	
Einnahmen im gleichen Jahre	„ 21,418. 76	
Nettoeinnahmen von 1870		„ 13,566. 72
Das Kapital der Baurechnung betrug am Ende des Jahres 1870		Fr. 18,131,507. 02

II. Betriebsrechnung für 1870.

A. Einnahmen.

a. Direkter Betriebsertrag.

	1869. Fr.	1869. Rp.	1870. Fr.	1870. Rp.
1) Transport von Reisenden . .	548,400.	31	566,419.	83
2) „ „ Gepäck . . .	28,721.	07	32,819.	95
3) „ „ Thieren . .	25,091.	61	31,625.	77
4) „ „ Waaren . .	379,480.	26	496,069.	53
Total	981,693.	25	1,126,935.	08

b. Indirekter Betriebsertrag.

	1869. Fr.	Rp.	1870. Fr.	Rp.
1) Pachtgeld und Miethzins . .	66,070.	57	49,932.	18
2) Vergütung von fremden Linien für Gebrauch von Wagen und Lokomotiven	25,346.	86	13,979.	72
3) Zins für angelegte Kapitale .	7,179.	62	10,049.	56
4) Verschiedene Einnahmen . .	64,635.	56	54,067.	25
Total	163,232.	61	128,028.	71

Zusammenzug des Einnehmens.

	1869. Fr.	Rp.	1870. Fr.	Rp.
a. Direkte Einnahmen	981,693.	25	1,126,935.	08
b. Indirekte Einnahmen . . .	163,232.	61	128,028.	71
Total der Einnahmen	1,144,925.	86	1,254,963.	79

B. **Ausgaben.**

	1869. Fr.	Rp.	1870. Fr.	Rp.
1) Allgemeine Verwaltung . .	30,974.	05	26,092.	31
2) Betriebsdienst	105,975.	36	114,174.	53
3) Transportdienst	257,096.	43	250,981.	67
4) Unterhaltungs- und Ueberwachungsdienst	113,492.	88	117,007.	66
5) Verschiedene Ausgaben . . .	201,787.	83	205,825.	38
Total der Ausgaben	709,326.	55	714,081.	55

III. Finanzielles Resultat.

	1869. Fr.	Rp.	1870. Fr.	Rp.
Total der Einnahmen	1,144,925.	86	1,254,963.	79
„ „ Ausgaben	709,326.	55	714,081.	55
Total des Reinertrages	435,599.	31	540,882.	24
Täglicher reiner Betriebsertrag .	1,193.	42	1,481.	87
Reinertrag per Kilometer . . .	5,065.	10	6,289.	32

Der Reinertrag des Jahres 1870 übersteigt denjenigen des Jahres 1869 mit Fr. 105,282. 93.

Um die genaue Zahl der Betriebskosten zu erhalten, muß man von der Gesammtheit der Ausgaben, die in der Rechnung unter der Rubrik „Verschiedene Ausgaben" als Antheil an die Verzinsung des Baukapitals figurirende Summe abziehen, nämlich:

	1869. Fr. Rp.	1870. Fr. Rp.
Entschädigungen an die Centralbahn .	113,450. 88	104,796. 01
und in der Rubrik „Verschiedene Einnahmen"		

	1869. Fr. Rp.	1870. Fr. Rp.	1869. Fr. Rp.	1870. Fr. Rp.
a. Quote der Centralbahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Biel . . .	26,373. 34	26,258. 06	27,080. 71	26,965. 42
b. Quote d. schw. Westbahnen f. den Bahnhof Neuenstadt .	707. 37	707. 36		
Bleiben für Verzinsung des Kapitals			86,370. 18	77,830. 59

Die wirklichen Betriebsausgaben kommen also für . . . . . 1869 und für 1870

	1869 Fr. Rp.	1870 Fr. Rp.
auf	622,956. 38	636,250. 96
oder per Kilometer der Linie jährlich auf	7,243. 67	7,398. 26

Die mittlern jährlichen Bruttoeinnahmen auf der ganzen Linie betrugen per Kilometer:

im Jahr 1869 . . . Fr. 13,319. 09
und im Jahr 1870 . . „ 14,592. 60

C. Westschweizerische Eisenbahnen.

1) Wie schon öfters früher, sind auch im Laufe des Jahres 1870 vom Publikum überhaupt und ganz besonders von der bernischen Handels- und Industrie-Gesellschaft dem Regierungsrathe wiederholt Reklamationen eingegeben worden, welche auf die fehlerhafte Organisation des Fahrplans der schweiz. Westbahn-

gesellschaften auf der Linie Genf-Lausanne-Bern und auf der Seelinie Bezug haben. Diese letztere Linie wird übrigens im Vergleich zur Oronlinie immer mit weniger Rücksicht behandelt.

Die vom Regierungsrathe und der Eisenbahndirektion der Westschweizerischen Eisenbahnen infolge dieser Reklamationen gemachten Bemerkungen haben bis jetzt noch nicht zu einem ganz erquicklichen Resultate geführt.

2) Ein anderer erwähnungswerther Punkt bezieht sich auf das Gesuch des Comite's der Franco-Suisse-Direktion, welches die Vermittlung des Regierungsrathes anruft, um während des Sommerdienstes einen Extrazug von Herzogenbuchsee bis Biel einzuführen.

Die Direktion der Staatsbahn, über diese Neuerung angefragt, gab einen günstigen Vorbericht, unter der Bedingung, daß dieser Zug bis Genf fortgeführt werde. Die Antwort der schweiz. Westbahn war aber ausweichend, indessen zeigte sich das Betriebs-Comite bereit, diesen Gegenstand in einer Konferenz zwischen den Verwaltungen der Central- und der Staatsbahn und der schweiz. Westbahnen zu behandeln. Diese Konferenz hat im Mai stattgefunden, aber die Gesellschaften konnten sich nicht verständigen.

3) Endlich ist noch ein letzter erwähnenswerther Punkt, welcher sich auf die Domizilsverzeigung der vereinigten schweizerischen Westbahnen in Bern, die im Jahre 1870 erfolgte, in ihrer Eigenschaft als Pächterin der Linie Bern-Singine bezieht; diese Domizilverzeigung ist dazu bestimmt, die auf den Betrieb dieser Eisenbahn bezüglichen Mittheilungen und Weisungen in Empfang zu nehmen.

Diese Domizilsverzeigung war auch die Bedingung, unter welcher der Regierungsrath und der Große Rath von Bern der neuen Konvention, vermittelst welcher die Centralbahn den schweiz. Westbahnen die Sektion von Bern bis zur Sensenbrücke in Pacht gab, die Genehmigung ertheilte.

Motion.

Unterm 11. Januar 1870 wurde dem Großen Rathe, auf den Antrag der Staatswirthschaftskommission, folgende Motion zur Behandlung vorgelegt:

> „Der Regierungsrath ist eingeladen, darüber zu wachen, daß Vollziehungsbeamte des Staates nicht in geschäftsleitenden Behörden von Eisenbahngesellschaften sitzen, die ihrer amtlichen Controle unterworfen sind."

Infolge der vom Direktor der Eisenbahnen bei der Debatte dieser Motion (11. Januar 1870) auseinander gelegten Gründen wurde derselben keine weitere Folge gegeben.

Diese Gründe resümiren sich in Folgendem:

1. Die in Frage stehende Motion ist unanwendbar, weil sie neue, weder durch die Verfassung noch durch ein Gesetz vorgesehene Incompatibilitäten zu schaffen sucht, welche mehr schädlich als nützlich wären.
2. Sie ist mit den wohlverstandenen Interessen des Staates im Widerspruch, welche ab Seite seiner Vertreter eine thätige Ueberwachung der Unternehmungen von allgemeiner Nützlichkeit erheischen; diese Ueberwachung kann nur dann mit Sachkenntniß und Erfolg ausgeübt werden, wenn die Staatsabgeordneten in allen Zweigen der Verwaltung eingeweiht sind.
3. Endlich müßte die Durchführung dieser Motion nothwendigerweise die Abänderung des Gesetzes über die Organisation der Verwaltung der Staatsbahn zur Folge haben, und die Regierungsstatthalter dazu verurtheilen, sich der Theilnahme an allen gemeinnützigen Unternehmen zu enthalten.

Schlußbemerkungen.

In Berücksichtigung der bedeutenden Vermehrung der Geschäfte der Eisenbahndirektion und ihrer großen Wichtigkeit hat der Regierungsrath, auf den Antrag des Unterzeichneten wie bei der Finanzdirektion, ein besonderes Comite bestellt, welches über die hauptsächlichsten Gegenstände, welche den obern Behörden vorgelegt werden sollen, einen Vorbericht zu geben hat. In dieses Comite sind ernennt: der Direktor der Eisenbahnen, als Präsident, und die Herren Regierungsräthe Weber und Hartmann.

Bern, im Juli 1871.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Jolissaint.