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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1872)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor: Jolissaint

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416161

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: 01.10.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen

für

das Jahr 1872.

Direktor: Herr Regierungsrath Jolissaint.

I. Im Bau begriffene Eisenbahnen.

A. Die Linien Biel-Sonceboz-Twann-Dachsfelden und Sonceboz-Convers (Chaux-de-Fonds).

Als in seiner Sitzung vom 29. April 1871 der Regierungsrath den Beginn der Arbeiten zur Herstellung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers genehmigte, behielt er sich vor, daß die Pläne zur Genehmigung ihm vorgelegt werden müßten. Diese Maßregel, welche durch die Thatsache, daß die Einzelpläne noch nicht endgültig festgestellt waren, bedingt wurde, ist übrigens durch die während der Arbeiten von den Gemeinden und Privaten erhobenen Reklamationen und Einsprachen gerechtfertigt worden.

Diesen Reklamationen und Einsprachen werden wir den ersten Theil unseres Berichtes widmen, indem wir uns darauf beschränken, die hauptsächlichsten und deren Erledigung anzuführen.

Das Tracé der Bahnlinie vom Bahnhof zu Biel bis zur Grenze der Gemeinde Bözingen hat zu 93 Einsprachen Veranlassung gegeben. Da die Mehrzahl derselben privatrechtlicher Natur waren, so wurden sie auf gütlichem Wege zwischen den Parteien beigelegt. Wir werden uns also nur bei jener des Herrn Köhli aufhalten, welche vom Bundesrathe entschieden worden ist. Auf Grund des Gesetzes vom 1. Mai 1850 war Herr Köhli der Meinung, daß die Gesellschaft der Jurabahnen nicht berechtigt sei, die Expropriation seines Bodens zu verlangen, welcher nach dem Plane von seiner Besitzung „Jägerstein" für die Bahnlinie abgelöst werden sollte. Infolge dessen bestritt er die Verpflichtung, sein Terrain abzutreten, indem er behauptete, daß die Gesellschaft ein günstigeres Tracé hätte wählen können. Nun aber ergaben die angestellten Studien, daß das von Herrn Köhli vorgeschlagene Tracé, gegenüber dem bereits angenommenen, bedeutendere Steigungen erheischt hätte und daß es demnach unzulässig sei. Darauf hin ist Herr Köhli mit seinem Begehren abschlägig beschieden worden.

Eine andere, von der Gemeinde Cortébert erhobene, Einsprache wurde ebenfalls durch die kompetente Behörde beseitigt.

Wir erwähnen noch, daß auf den Rekurs der Gemeinden Vauffelin, Plagne, Romont, Orvin, Lamboing, Prêles, Diesse und Nods, welcher darauf hinzielte, die Jurabahngesellschaft zu veranlassen, eine Station oder Haltstelle bei Frinvillier zu errichten, nicht eingetreten wurde, und zwar auf Grund der zu überwindenden technischen Schwierigkeiten, des erhöhten Kostenpunktes und des daraus zu erwartenden geringen Ertrages.

Ein ähnliches Begehren Seitens der Gemeinde Biel um Errichtung einer Haltestelle bei la Rochette, nahe bei der Stadt, mußte ebenfalls aus ähnlichen und gleichen Gründen verworfen werden.

Da diese verschiedenen Einsprachen und Reklamationen zahlreiche Reisen erforderten, und die Arbeiten eine bedeutende Ausdehnung gewonnen hatten, wurde dem beaufsichtigenden Staatsingenieur in der Person des Herrn Wehren, Bezirksingenieur zu Biel, ein Gehülfe beigegeben, welcher bereits beauftragt worden war, einen Ausgleich mit der Burgergemeinde und der Einwohnergemeinde zu Biel wegen obenbezeichneter Einsprachen zu Stande zu bringen.

Da laut Art. 23 der Statuten der Jurabahngesellschaft der Regierungsrath befugt ist, sich beim Verwaltungsrath dieser Gesellschaft durch drei Mitglieder vertreten zu lassen, von denen aber bis dahin nur zwei ernannt worden waren, so schlug die unterfertigte

Direktion dem Regierungsrathe vor, ein drittes Mitglied in den Verwaltungsrath der Gesellschaft zu ernennen, um somit den genannten Statuten zu entsprechen und in Voraussicht der Schwierigkeiten, auf welche die beabsichtigte Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes stoßen würde. Diesem Begehren entsprach der Regierungsrath, indem er zu diesem Zweck Herrn Regierungsrath Hartmann ernannte.

Zwei andere Wahlen sind im Laufe des Jahres 1872 vorgenommen worden: die des Herrn Florian Imer, Großrath in Neuenstadt, welcher als drittes Mitglied der Expropriationskommission an Stelle des demissionirenden Herrn Vogel in Wangen erwählt wurde, und die des Herrn Viktor Vigier in Solothurn, welcher, infolge des Austrittes des Herrn Amanz Jecker, als erstes Mitglied derselben Kommission gewählt wurde.

So hätten wir nur noch einige Nachrichten über die Verwaltung der Gesellschaft und über den gegenwärtigen Stand der Bahnarbeiten zu geben.

Abgesehen von den obenerwähnten Aenderungen und Wahlen hat in den Räthen und den Kommissionen keine Veränderung stattgefunden; Verwaltung und Direktion hatten, außer den laufenden Geschäften, welche die im Bau begriffenen Linien betreffen, eine Menge auf das ganze Schienennetz bezügliche Fragen zu behandeln.

Um die Kosten bestreiten zu können, hat die Gesellschaft, nachdem das von den Gemeinden und Privaten gezeichnete Aktienkapital, sowie das Obligationenkapital, erschöpft waren, zu den interimistischen Vorschüssen, welche die Kantonalbank und die Eidgenössische Bank bis zur Zahlung der vom Staate gezeichneten Aktien (Fr. 6,200,000) zugesagt hatten, gegriffen.

Die Erdarbeiten und oberirdischen Mauerarbeiten konnten während eines großen Theils des Winters fortgesetzt werden, daher sie auch eine bedeutende Ausdehnung gewonnen haben.

Der Unterbau von Biel nach Sonceboz, die Tunnels inbegriffen, ist ungefähr beendigt; die erste Beschotterungsschicht ist auf einen großen Theil der Linie aufgetragen; die Kunstbauten sind vorgeschritten und mehrere Wärterhäuser erbaut.

Am großen Tunnel bei Pierre-Pertuis sind gegenwärtig 3100 Fuß ausgebrochen (oder vollständig geöffnete Sektion) und 580 Fuß Obergallerie fertig, so daß nur noch 620 Fuß zu durchbohren sind.

Zwischen Sonceboz und Sonvilier sind die Erdarbeiten und Mauerwerke sehr vorgeschritten und trotz der Schwierigkeiten, welche

sich bei St. Immer bei Herrichtung der Linie zeigten, ist der Unterbau dieser Sektion seiner Beendigung nicht mehr ferne.

Nahe an 1000 Arbeiter sind zwischen Sonvillier und les Convers vereinigt; die dortigen Arbeiten sind zwar nicht wie auf den andern Theilen der Linie vorgeschritten, doch dehnen sie sich von Tag zu Tag mehr aus. Der Tunnel beim Creux des Convers, bei einer Gesammtlänge von 450 Fuß, ist bereits über 200 Fuß lang gebohrt.

Bezüglich des Anschlusses der Linie Sonceboz-Convers an die Jura industriel-Linie, sowie der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnhöfe zu Convers und Chaux-de-Fonds und des sie verbindenden Schienenweges, hat eine Uebereinkunft stattgefunden, welcher hier zu erwähnen wir nicht für überflüssig halten.

Anfangs war die Absicht der Berner Jurabahngesellschaft, ihre Linie direkt an diejenige des Jura industriel anzuschließen und zwar mittelst einer Kurve, welche im Tunnel des Mont-Sagne, 300 Meter von seiner oberen Einfahrt entfernt, begonnen hätte; so daß mit einem Supplementar-Kostenaufwande von Fr. 325,000 man die Unannehmlichkeiten eines Rebroussement vermieden hätte. Da aber dieses Verfahren nicht alle gewünschten Garantien in Bezug auf Sicherheit bot, so mußte man zu einer andern Kombination greifen, welche jedoch nur provisorisch ist. Nach getroffener Uebereinkunft mit dem Jura industriel, wird der Anschluß mittelst Rebroussement im Logestunnel mit direktem Betrieb nach Chaux-de-Fonds stattfinden. Um diesen direkten Betrieb zu bewerkstelligen, werden die Züge auf einer Ausweichschiene vor der Station les Convers halten müssen, die Maschine an das Ende des Zuges gestellt und dieser auf der Anschlußschiene in den Logestunnel geschoben und dann zur Station les Convers zurückgefahren werden.

Wir werden auf die Einzelheiten des Vertrages bezüglich der gemeinschaftlichen Benutzung der Bahnhöfe von Convers und Chaux-de-Fonds, sowie der sie verbindenden Bahnlinie nicht eingehen; es mag genügen, wenn wir der darin enthaltenen Hauptbestimmungen erwähnen. Für dieses ihr zugestandene Recht hat die Berner Jurabahn an den Jura industriel als Grundlast eine jährliche Summe von Fr. 50,000 zu zahlen, d. h. 40 % von dem zu 5 % berechneten Zinse des Betrages von Fr. 2,500,000, auf welchen die gemeinschaftlich benutzte Bahnstrecke tarirt worden ist. Die Repartition der Betriebskosten wird auf Grund der Achsenzahl stattfinden. Der Vertrag kann alle fünf Jahre revidirt werden.

B. Die Linie Pruntrut-Delle.

Das Jahr 1872 brachte die Vollendung der ersten Bahnstrecke des juraſſiſchen Eiſenbahnnetzes, d. h. der Linie Pruntrut-Delle.

Ehe wir auf die darauf bezüglichen Thatſachen, welche in den gegenwärtigen Bericht gehören, eingehen, wollen wir ſummariſch die Thatſachen aufführen, welchen dieſes Unternehmen ſeine Entſtehung verdankt. 1865 wurde von der zuſtändigen Behörde die Konzeſſion ertheilt und 1867 erneuert. Zwei Jahre ſpäter, alſo 1869, genehmigte der Große Rath die Pläne und Koſtenvoranſchläge, die Statuten, die Verträge zur Herſtellung und zum Betrieb der Bahn, und ertheilte die Erlaubniß zur Aufnahme der Arbeiten. Als die Expertenkommiſſion zu den nöthigen Expropriationen geſchritten war, wurde mit Februar 1870 die Arbeit begonnen; die alsbald entwickelte Thätigkeit war derart, daß am 27. und 28. April 1872 die Probefahrten ſtattfanden, welchen Herr Kantonsingenieur Ganguillet, der vom Regierungsrath hiezu delegirt war, beiwohnte. Jedoch wurde, trotz des günſtigen Berichtes, welchen der Experte an die unterzeichnete Direktion ſchickte, die Linie Pruntrut-Delle erſt am nächſtfolgenden 23. September dem Betrieb übergeben. Dieſe Verzögerung hat ihren Grund in den Berichten der Paris-Lyon-Mediterranée-Geſellſchaft, welche, da ſie durch einen Vertrag den Betrieb übernommen hatte, auf ſtrengſter Ausführung der Klauſeln gedachten Vertrages beſtand und die Eröffnung der Linie verzögerte, bis gewiſſe Schlußarbeiten vollendet waren.

Der Stand des Unternehmens, welchen der Ingenieur der Geſellſchaft, Herr Froté, den Aktionären in der Verſammlung vom 23. September 1872 vorlegte, weiſt eine Geſammtausgabe von Fr. 1,846,494. 75 für vollſtändige Herſtellung der Linie nach. Dieſe Summe vertheilt ſich wie folgt:

Grunderwerb	Fr.	204,000
Unterbau	„	752,737
Bahnlinie und Zubehör . .	„	422,383
Gebäulichkeiten	„	238,365
Mobilien	„	11,860
Umzäunungen und Diverſe .	„	25,451
Telegraphenweſen	„	5,198
Direktion und Aufſicht . .	„	90,000
Uebertrag	Fr.	1,749,994

	Uebertrag	Fr. 1,749,994
Unvorhergesehenes	„	56,500
Zinsenzahlung	„	20,000
Event. Vergrößr. d. Bahnhofes	„	20,000
		Fr. 1,846,494

Was ungefähr Fr. 154,000 per Kilometer, mit Einschluß der Mehrausgabe für Bahnhof und Lagerschuppen in Pruntrut, ergibt.

Der Staat schuldete der Gesellschaft eine Hauptsumme von Fr. 750,000 für die durch Großrathsbeschluß vom 2. Februar 1867 bestimmte Aktienzeichnung, sowie den 3prozentigen Zins von zwei Dritttheilen dieser Summe vom Tage der konstatirten Beendigung der Erdarbeiten und Kunstbauten, d. h. vom 1. Dezember 1871 an. Jedoch waren die Einzahlung der Aktien Seitens des Staates und der obenerwähnten Zinsen von folgenden zwei Bedingungen abhängig gemacht, welche in den Beschlüssen vom 2. Februar 1867 und 4. Dezember 1869 vorgesehen waren:

„Die Einzahlung der Aktien Seitens des Staates hat nur auf Grund eines Spezialbeschlusses des Großen Rathes stattzufinden und nur erst nachdem die resp. Linie gehörig vollendet und dem Betriebe übergeben sein wird . . ."

„Der Staat wird nur erst dann den Betrag seiner Aktien einzahlen, nachdem die Gemeinden vollständig die ihrigen bis zum Betrag von Fr. 750,000 eingezahlt haben."

Infolge einer Eingabe des Verwaltungsrathes der Gesellschaft und eines Berichtes des Kantonsingenieurs, Herrn Ganguillet, in welchem die pflichtmäßige Erfüllung obengeachter Bedingungen konstatirt war, entschied auf Antrag des Regierungsrathes der Große Rath durch Beschluß vom 20. November v. J., daß die besagte Einzahlung zu leisten sei und ertheilte der Finanzdirektion die Befugniß, die ihr zu diesem Zweck nöthig scheinenden Maßregeln zu ergreifen.

Am 15. Dezember wandte sich der Ingenieur, Herr Froté, an die unterfertigte Direktion um durch Vermittlung des Herrn Dr. Kern, bevollmächtigten Gesandten der schweizerischen Eidgenossenschaft in Paris, eine Ermäßigung der statistischen Gebühren, sowie der Höhe des obligatorischen Stempels der Frachtbriefe zu erlangen, und zwar um den Verkehr von Basel nach Pruntrut durch die Basel-Belfort-Montbeliard-Pruntruter-Linie zu erleichtern und zu heben. Der

Eisenbahndirektor unterstützte das Begehren; doch, da diese Vergünstigung keine Aussicht auf Gewährung bot, indem sie ein Privilegium zum Nachtheil des französischen Staatsschatzes aufgestellt hätte und weil mehrere Eisenbahnlinien sich in derselben Lage befanden, wurde auf Weisung des Bundesrathes, welchen Herr Kern um Verhaltungsvorschriften ersucht hatte, der Sache keine weitere Folge gegeben.

C. Brüniglinie (Bödelisektion).

Von den drei Sektionen der Brüniglinie, zu welcher die Konzession durch den Großen Rath am 28. Dezember 1870 ertheilt und durch die Bundesversammlung am 7. und 11. Juli 1871 bestätigt wurde, ist eine, die Bödelisektion, im Laufe vergangenen Jahres dem Betriebe übergeben worden. Diese Sektion besteht aus der Linie Därligen-Interlaken.

Bereits im März 1872 hatte die Brünigbahngesellschaft den Nachweis geliefert, daß sie die nöthigen Mittel zur gehörigen Erstellung der Bödelibahn besitze; dieser finanzielle Nachweis wurde vom Großen Rathe in seiner Sitzung vom 2. Mai gutgeheißen.

Als nach gesetzlicher Vorschrift die Pläne des Tracés deponirt waren, sind verschiedene Reklamationen und Einsprachen erhoben worden, namentlich in Unterseen und Aarmühle. Unter diesen Einsprachen, deren Zahl 30 betrug, war nur eine, welche der Bundesbehörde vorgelegt werden mußte. Sie betrifft die Einsprache des Herrn Berger, Konditors zu Aarmühle, gegen die Expropriation einer ihm gehörenden Bodenparzelle, welche zur Herstellung einer in den Bahnhof zu Interlaken mündenden Straße dienen sollte. Herr Berger bestritt grundsätzlich der Gesellschaft das Recht, seinen Boden zu expropriiren. Nachdem diese Angelegenheit sich in Litispendenz beim Bundesrathe befunden hatte, wurde sie schließlich auf gütlichem Wege geordnet. Die übrigen Reklamationen, welche auf Entschädigungen Bezug hatten, sind entweder von den Reklamanten zurückgezogen, oder durch die kompetenten Behörden erledigt worden, und wurden die Pläne endgültig mit einigen kleinen, unbedeutenden Aenderungen vom Regierungsrathe genehmigt.

Am 1. August erhielt die Regierung die offizielle Anzeige, daß die Arbeiten beendigt seien und daß die Brüniggesellschaft beabsichtige, die Bödelisektion am 12. desselben Monats dem Verkehr zu übergeben. Da der Bericht der Herren Ganguillet, Kantonsingenieur,

und Bodenheimer, Ingenieur bei der Staatsbahn, welche als Experten zur Begutachtung des Zustandes der neu erstellten Bahn berufen waren, günstig lautete, so fand die Eröffnung nach erfolgter Genehmigung durch den Regierungsrath am 12. August statt.

Die dem Betriebe seit dem 12. August übergebene Sektion geht bis zum Bahnhofe in Interlaken. Die Gesellschaft hat über die Verlängerung bis Bönigen Studien machen lassen, und es ist vorauszusetzen, daß die Arbeiten in dieser Richtung im Laufe des Jahres 1873 ausgeführt werden. Die Pläne sind mit gewissen Vorbehalten vom Regierungsrathe in seiner Sitzung vom 16. Dezember 1872 genehmigt worden.

Diese Gesellschaft hat gleichfalls ihre Studien vom Brienzer- bis zum Luzerner-See über den Brünig fortgesetzt. Sie hat in Unterwalden (Ob- und Nid-) die nöthigen Konzessionen nachgesucht, um die Bahn auf jenem Territorium bauen zu können. Ebenso ist sie auch mit den Behörden von Luzern und des Kantons Uri in Verbindung getreten bezüglich Verlängerung der Linie bis Luzern und bis Flüelen oder Altorf längs dem linken Ufer des Vierwaldstätterse'e's.

D. Gotthardbahn.

Die erste Sorge des Verwaltungsrathes des Gotthardunternehmens war, sobald die Gesellschaft sich konstituirt hatte, die Mitglieder des technischen Bureau's und die Sekretäre der Gesellschaft zu ernennen. In seiner Sitzung vom 2. April 1872, nachdem er Herrn Dr. Schmidlin sel. von Basel durch Herrn Sulzer, Direktionsvorsteher der Centralbahn, ersetzt hatte, genehmigte er nachstehende, von der Direktion gemachten Vorschläge:

Herrn R. Gerwig, Direktor der öffentlichen Arbeiten in Karlsruhe, als Oberingenieur der Gotthardbahn;

Herrn Dr. F. Schweizer in Zürich, Alt-Sekretär der Schweiz. Nordostbahn, als erster Direktionssekretär der Gotthardbahn und als Sekretär des Verwaltungsrathes;

Herrn D. Kaltbrunner von Genf, in Zürich, als französischer Sekretär des Direktionspräsidenten und als Uebersetzer bei den Sitzungen des Verwaltungsrathes;

Herrn Professor H. Zähringer von Laufenburg, in Luzern, als Chef des Revisionsbureau's;

Herrn Otto Gelpke, Mineningenieur in Bern, als Chef der topographischen Sektion des technischen Centralbureau's.

Außerdem hat der Bundesrath, auf Grund der von der Bundesversammlung ihm ertheilten Befugniß und in Ausführung der in dem internationalen Vertrage festgesetzten Bestimmungen, einen eidgenössischen Inspektor für die Arbeiten am St. Gotthard, Herrn G. Koller aus Winterthur, Alt-Oberingenieur der Schweiz. Centralbahn und Experte bei der St. Gotthard-Union, zur Uebernahme dieser Stellung ernannt.

Das technische Personal ist im Laufe des Jahres durch die Berufung von ungefähr 100 Ingenieuren ergänzt worden, von denen mehr als die Hälfte im Kanton Tessin beschäftigt sind.

Dank dem Eifer, mit welchem die Vorstudien betrieben worden sind, war es möglich, bereits zu Anfang Juni einerseits dem Bundesrathe und andererseits den Regierungen der betheiligten Kantone Pläne betreffend den großen Tunnel und die zwei Stationen Göschenen und Airolo, sowie Pläne für die Herstellung der Schienenwege der Sektionen Biasca-Langensee und Lugano-Chiasso zu unterbreiten. Der Bericht des Herrn Oberingenieurs, welchen er auf Grund dieser Vorstudien gemacht hat, ist sammt den Generalplänen und den Längenprofilen in der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 16. Nov. vorigen Jahres gutgeheißen worden.

Wir entnehmen aus dem Berichte des Bundesrathes nachstehende Angaben über den Stand der Arbeiten am großen Tunnel am 31. Dezember 1872:

Nördliche Einfahrt, Göschenen.

Richtungsgallerie, Handarbeit, laufende Meter . .	18,9
Erweiterung der Richtungsgallerie	—

Südliche Einfahrt, Airolo.

Richtungsgallerie, Handarbeit, laufende Meter . .	101,7
Erweiterung der Richtungsgallerie	82,3
Tunnelausmauerung	13,0

Die Durchschnittszahl der zu diesen Arbeiten verwendeten Arbeiter war im vergangenen Dezember 304.

Wie bekannt, sind die Arbeiten am großen Tunnel, in einer Länge von 14,900 Meter, dem Herrn Favre aus Genf zuerkannt worden. Die Gründe, warum dieser Unternehmer den Vorzug gegenüber seinen Mitbewerbern erhielt, sind leicht zu begreifen, wenn man

nur die von den verschiedenen Konkurrenten aufgestellten Bedingungen vergleicht. Sie lassen sich in zwei Worte zusammenfassen: Ersparniß an Zeit und Geld. Diese doppelte Ersparniß, abgesehen von den von Herrn Favre gesammelten Erfahrungen, als Unternehmer von bedeutenden Eisenbahnbauten und Tunnels von gewisser Länge, wird durch Anwendung der verbesserten Bohrmaschinen erzielt werden, welche auch zur Erweiterung des Tunnels verwendet werden können.

Bezüglich des Baukapitals sind die Termine zur Einzahlung der Obligationen, wie nachstehend, bestimmt worden:

Für die 2. Serie am 20. November 1873,
" " " " " 31. Mai 1875,
" " " " " 31. März 1877.

Die Zeitbestimmung für die Emission der 2. Serie ist der Direktion überlassen worden.

II. Projektirte Eisenbahnen

welche nahe daran sind, erstellt oder konzessionirt zu werden.

A. Die Linien Dachsfelden=Delsberg=Basel

und

Delsberg=Pruntrut.

In dem Augenblick, da wir gegenwärtigen Bericht abfassen, ist die Ausführung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes durch den Großrathsbeschluß vom 2. Februar 1873 gesichert. Es dürfte jedoch nicht uninteressant sein, die Thatsachen, welche während des Jahres 1872 sich ereignet haben und welche so mächtig dazu beigetragen haben, das jahrelang von den Behörden des Kantons Bern verfolgte Ziel zu erreichen, hier flüchtig zu berühren.

Um die von der kantonalen Eisenbahnverwaltung im Monat Juli 1871 offiziös begonnenen Unterhandlungen mit der französischen Gesellschaft der Ostbahnen offiziell fortsetzen zu können, sowie in der Absicht, die Gefahr abzuwenden, welche das projektirte Tracé durch

das Lützelthal dem Tracé durch die Doubs-Tunnels und den Centraljura gebracht hätte, da letzteres den Gesammtinteressen des Jura und des Kantons entsprechender ist, berief der Regierungsrath zu Anfang des Jahres 1872 zwei Konferenzen, die eine zwischen den Delegirten der Regierungen von Baselstadt, Baselland, Solothurn und Bern, und die andere zwischen den Repräsentanten der Ostbahn-, der Berner Jurabahn- und der Pruntrut-Delle-Bahn-Gesellschaften, sowie des Regierungsrathes.

In diesen Konferenzen legte der Direktor der Eisenbahnen die Vorstudien zur Variante über St. Ursanne vor, in welchen die Unmöglichkeit nachgewiesen war zwischen Pruntrut und Delsberg eine Linie unter technischen Betriebsbedingungen zu erstellen, welche einem großen Verkehr zu entsprechen gestatteten.

Die bernischen Delegirten hoben die militärischen, ökonomischen u. s. w. Vortheile hervor, welche das Tracé durch die Doubstunnels gegenüber den Schwierigkeiten des Lützelprojektes bietet.

Es gelang den Repräsentanten des Regierungsrathes, der Jurabahngesellschaft und der Pruntrut-Delle-Bahn, die Delegirten der Ostbahngesellschaft nach drei langen Sitzungen vom 20., 21. und 24. Februar 1872 zu überzeugen, daß von dem Projekt über Lützel Umgang zu nehmen sei und daß die Verbindung des Ostbahnnetzes mit demjenigen der bernischen Jurabahnen nur zwischen Buix und Boncourt herzustellen sei, wenn es nicht möglich sein sollte, sie im Bahnhof von Delle zu erhalten. Die Ostbahngesellschaft versprach außerdem für die Vollendung des jurassischen Netzes eine finanzielle Betheiligung. Endlich wurde noch beschlossen, es sei über die nähern Bestimmungen dieser Betheiligung und über die Erstellung eines internationalen Transportdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz vermittelst der Jurabahnen sofort ein Projekt-Vertrag auszuarbeiten. Die Ostbahngesellschaft anerbot außerdem gegen eine Entschädigung von Fr. 8000 per Kilometer, den Betrieb der Linie von der französischen Grenze nach Basel über Pruntrut, Delsberg und Laufen selbst zu übernehmen. Die Repräsentanten des Regierungsrathes und der Jurabahngesellschaft, in der Absicht, vor Allem aus die Interessen der nationalen Vertheidigung der nordöstlichen Schweizergrenze, welche gegenwärtig am meisten ausgesetzt ist, zum Theater für kriegerische Ereignisse zu werden, und um die Unabhängigkeit des Betriebes und der Verwaltung der Jurabahnen zu wahren, verwarfen die Offerten der Ostbahn, den Betrieb der Linie Faverois-Pruntrut-Delsberg-Basel zu

für die bernischen Jurabahnen finanziell vortheilhaften Bedingungen zu übernehmen, sofort und auf kategorische Weise. Man kam daher überein, daß der abzuschließende Vertrag von der Verpachtung des Betriebes an die französische Ostbahngesellschaft Umgang nehme und nur die Erstellung eines internationalen Transportdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz vermittelst der Jurabahnen beschlagen solle. Herr Direktor Ledru theilte alsdann seine Ansicht über die Grundlagen dieses Vertrages mit. Es entspann sich eine vorläufige Diskussion über diesen Gegenstand und die Konferenz beschloß, die Delegirten der Ostbahngesellschaft zu beauftragen, einen Projektvertrag auszuarbeiten, welcher alsdann der Prüfung der betheiligten Parteien unterstellt und in spätern Konferenzen diskutirt würde.

Der Regierungsrath erhielt dieses Projekt am 27. Februar 1872. Es enthielt unter Anderem folgende Bestimmungen:

1) Die Ostbahngesellschaft verlangte das Recht, in den wichtigsten Bahnhöfen des bernischen Jurabahnnetzes und der Staatsbahn, sowie in den Anschlußbahnhöfen von andern Bahnnetzen und in den Bahnhöfen an der Grenze, Handelsagenturen zu errichten (Art. 3 des 1. Vertrages).

2) Sie wollte direkte Züge für Reisende und Waaren zwischen ihrem Netze und dem Bahnhof Basel und von letzterem Orte nach den Bahnhöfen des bernischen Jurabahnnetzes und der Staatsbahn errichten. Die Personenzüge sollten im Maximum aus sechszehn beladenen Personen- oder Güterwagen und die Güterzüge aus vierundzwanzig beladenen Personen- oder Güterwagen bestehen (Art. 4 des 1. Vertrages).

3) Für das Recht, diese direkten Personen- und Güterzüge zirkuliren zu lassen und für den Zugskraftdienst derselben offerirte die Ostbahngesellschaft einen festen Uebernahmspreis von Fr. 2. 60 per Zugskilometer. Dagegen behielt sie sich das Recht vor, die internationalen Tarife auf den jurassischen Bahnen innert den Vorschriften der bernischen Konzession bezüglich der Tarife festzusetzen und die daherigen Einnahmen für sich zu beziehen (Art. 5).

4) Die Ostbahngesellschaft wollte die Schnelligkeit der Personenzüge ohne Zulässigkeit eines Einspruches selber bestimmen. Die Schnelligkeit der Güterzüge dagegen sollte gemeinschaftlich vereinbart werden (Art. 6).

5) Sie nahm das Recht in Anspruch, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu bezeichnen, von denen das eine zugleich auch Mitglied der Direktion sein sollte (Art. 8).

6) Nach den Berechnungen der ersten Experten hätte die Ostbahngesellschaft bei einem festen Uebernahmspreise von Fr. 2. 60 per Zugskilometer die Hälfte des Netto-Ertrages des internationalen Verkehrs auf den Jurabahnen erhalten.

7) Diese Gesellschaft bot für das Jurabahnunternehmen eine Aktienbetheiligung von Fr. 4,000,000 an und zugleich den unentgeltlichen Eintritt in den Anschlußbahnhof seines Netzes (wahrscheinlich Petit-Croix).

8) Die Dauer des Vertrages sollte die gleiche sein, wie diejenige der Konzession der Jurabahnen (99 Jahre).

Der Regierungsrath ernannte unterm 1. Mai 1872 eine Expertenkommission, bestehend aus den Herren Ingenieur Bridel, Schoch, Direktor der Staatsbahn und Ingenieur Froté, mit dem Auftrag, den von der Ostbahngesellschaft vorgeschlagenen Projekt-Vertrag zu prüfen.

Diese Kommission übergab dem Regierungsrath am 27. gleichen Monats ihren Bericht über diese Untersuchung. Der wesentliche Inhalt dieses Berichtes ist folgender:

Zu Art. 3. Handelsagenturen.

„Diese Handelsagenturen," sagen die Herren Bridel, Schoch und Froté, „haben zum Zweck, den Verkehr auf die Eisenbahnen zu leiten, und in dieser Beziehung können sie denselben große Dienste leisten."

„Dagegen ist ihre Vermischung mit dem Betriebsdienst von gar keinem Nutzen."

„Die Handelsagenturen sind als Courtiers zu betrachten, welche die Transportgeschäfte aufsuchen und sie der Eisenbahn übermitteln, welche alle daherige Verantwortlichkeit auf ihre Rechnung und Gefahr übernimmt, aber ohne daß der Courtier sich in die damit verbundenen Operationen zu mischen hat."

Zu Art. 4. Direkte Züge der Ostbahngesellschaft.

„Die Jurabahnen haben alles Interesse, sich mit der Ostbahn darüber zu verständigen, daß diese auf den jurassischen Linien direkte Züge erstellt."

„Was dagegen den Vorbehalt der Ostbahngesellschaft anbetrifft, die Taxen für diese Züge selbst festzusetzen, und der Jurabahngesellschaft nur eine fixe Summe für die Betriebskosten nebst einem Zuschlag zu bezahlen, was zur nothwendigen Folge hätte, daß die durch die Jurabahnen bezogenen Transporttaxen, welche sie in dieser Form erhalten, immer sehr niedrig ausfallen würden, so sollte diese letztere Bahnunternehmung diese Züge nur dann übernehmen, wenn sie auf ihren Linien nur transitiren."

„Alle Transporttaxen für den Verkehr von und nach einer Station der Jurabahnen sind von dieser Gesellschaft zu beziehen. Es soll ihr daher freistehen, die durch ihre Konzession vorgesehenen Tarife anzuwenden. Wir schlagen daher folgende Redaktion vor:"

„Die Jurabahn verpflichtet sich, die direkten Personen- und Waarenzüge, welche zwischen Faverois oder Delle, von dem Ostbahnnetz herkommend, einerseits, und dem Bahnhof von Basel, den übrigen Endstationen des bernischen Jurabahnnetzes, oder gegebenen Falls auch den Endstationen der Staatsbahn transitiren, zu übernehmen."

„Die Personen- und Güterwagen können 4, 6 oder selbst 8 Räder haben, man muß daher die Zahl der Personen- und Güterwagen durch die Zahl der Achsen ersetzen."

Zu Art. 5. Vergütungen.

Die Experten berechneten, daß die Ostbahngesellschaft bei einem festen Uebernahmspreise von Fr. 2. 60 per Zugskilometer die Hälfte des Netto-Ertrages des internationalen Verkehrs auf den Jurabahnen bezogen hätte.

Bestimmung der Taxen.

Die Experten wiederholen, „daß kein Grund vorhanden sei, der Ostbahngesellschaft das Recht zuzugestehen, die Taxen für andere Güter festzusetzen und zu beziehen als für diejenigen, welche auf den Jurabahnen transitiren."

„Für die Waaren nach einer Station des jurassischen Netzes sollten die Taxen gemeinschaftlich diskutirt und festgestellt, und die bezüglichen Einnahmen nach der Zahl der auf jedem Netz durchlaufenen Kilometer, oder nach einem andern zwischen den Parteien zu vereinbarenden Modus vertheilt werden."

„Die Handelsagenturen, welche die Ostbahngesellschaft zu etabliren wünscht, können für den

Abschluß dieser Art von Geschäften von sehr großem Nutzen werden."

Zu Art. 6. Komposition der direkten Personen- und Güterzüge.

Die aus 16 Personenwagen mit einem Gewicht von 144 Tonnen formirten Personenzüge und die aus 24 Güterwagen mit einem Gewicht von 192 Tonnen formirten Güterzüge schienen den Experten als zu schwer belastet. Sie beantragten daher die Belastung der ersten Kategorie auf 100 Tonnen und diejenige der zweiten auf 144 Tonnen zu reduziren. Für die Komposition der Züge empfehlen die Experten folgende Bestimmungen:

„Die Züge, welche die Ostbahngesellschaft den Jurabahnen in dem Anschlußbahnhof übergeben wird, sollen durch die erstere in der Weise zusammengesetzt werden, daß jede Kategorie von Wagen nur einen Bruchtheil des Zuges bildet, nämlich:

a) „Wagen nach einer Station des jurassischen Netzes;"
b) „Wagen, welche auf dem jurassischen Netz transitiren, aber nur bis nach einer andern schweizerischen Station gehen sollen, d. h. solche, welche den eidgenössischen Zollformalitäten unterliegen;
c) „Plombirte Wagen, welche auf dem jurassischen Netz transitiren."

Die oben erwähnten Bemerkungen wurden der Ostbahngesellschaft mit Schreiben des Regierungsrathes vom 27. März 1872 mitgetheilt, mit der Einladung, denselben Rechnung zu tragen und ein neues Projekt auszuarbeiten, welches sie auch wirklich am 20. Mai einsandte. Da dieses zweite Projekt nicht günstiger ausfiel, als das erste, und sogar weniger klar und präzis, so beschloß die Verwaltung der Jurabahnen, die Herren Ingenieure Bridel und Liardet zu beauftragen, ein Gegenprojekt auszuarbeiten, welches unmittelbar darauf den Herren Direktoren der Ostbahngesellschaft eingereicht wurde. Auf dem Wege der Korrespondenz entspann sich nun eine Diskussion über die streitigen Punkte, welche aber die Unmöglichkeit bewies, auf diese Weise einig zu werden. Da eine mündliche Diskussion darüber nothwendig wurde, so fanden am 18., 19. und 20. Juni 1872 neue Konferenzen in Paris statt. Die Delegirten des Verwaltungsrathes der Jurabahngesellschaft betheiligten sich an diesen Konferenzen mit Assistenz von technischen Experten, nämlich den Herren Ingenieuren Bridel, Liardet und Froté. Die

Repräsentanten der Ostbahn, die Herren Jacqmin, Ledru und Joyant, hatten seit dem Empfange des Projekts Bridel ein drittes Projekt ausgearbeitet. Diese beiden letztern Aktenstücke dienten der Diskussion zur Grundlage. Die Delegirten und hauptsächlich die beigezogenen Ingenieure der Jurabahngesellschaft, hielten die Hauptpunkte ihres Gegenprojekts mit Zähigkeit aufrecht, und es gelang ihnen, von den Herren Repräsentanten der Ostbahn einige wichtige Konzessionen zu erlangen, wir möchten fast sagen, sie ihnen zu entreißen, denn dieselben behaupteten hartnäckig, daß ihre Vorschläge für die Jurabahngesellschaft günstiger seien als für die Ostbahn.

Der Vertrag wurde endlich nach dreitägigen kontradiktorischen Verhandlungen am 20. Juni 1872 abgeschlossen und unterzeichnet.

Wir müssen vorerst und bevor wir irgend eine andere Betrachtung anstellen, die Bemerkung machen, daß der Vertrag vom 20. Juni 1872 die Unabhängigkeit der bernischen Jurabahnen und die Selbstständigkeit ihres Betriebes in keiner Weise beeinträchtigt. Die Bahngesellschaft bleibt vollständig Meister über die Organisation ihrer Dienstzweige (Exploitation, Bahnunterhalt, Zugskraftdienst ꝛc.), der Expedition und Komposition der Züge, welche durch ihr eigenes Personal ohne Einmischung irgend einer andern Gesellschaft besorgt werden.

Dieser Vertrag hat keine Aehnlichkeit rücksichtlich der obgenannten Bestimmungen mit demjenigen, welcher zwischen der Gesellschaft des Franco-Suisse und der Paris-Lyon-Mediterranée-Bahn über den Betrieb der Eisenbahn von Verrières bis zur Zihl und nach Vaumarcus abgeschlossen wurde (24. Februar 1859), noch mit dem projektirten Vertrag zwischen der schweizerischen Centralbahn und der preußischen Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen betreffend die Verpachtung des Betriebs der Linie Basel-französische Grenze bei St. Louis, welcher vom Verwaltungsrath der Centralbahn am 24. Januar abhin ratifizirt wurde. Nach diesen beiden letztern Verträgen haben die Gesellschaften des Franco-Suisse und der schweizerischen Centralbahn auf ihre Autonomie und Unabhängigkeit über die oben bezeichneten Linien verzichtet, indem sie den Betrieb der genannten Linien vollständig an fremde Gesellschaften überlieferten.

Die Gesellschaft der französischen Ostbahn hat der bernischen Jurabahngesellschaft einen Vertrag dieser Art für den Betrieb der Linien Faverois-Pruntrut-Delsberg-Basel vorgeschlagen. Ungeachtet der vortheilhaften Bedingungen dieser Offerte hat die bernische Jurabahngesellschaft im Interesse der Vertheidigung der schweizerischen

Neutralität und zur Sicherung der Unabhängigkeit ihrer Unternehmung dieselbe verworfen.

Indem wir zu einer kurzen Prüfung der Vortheile, welche der Vertrag vom 20. Juni 1872 dem Jura und dem Kanton verschafft, übergehen, führen wir unter andern die folgenden an:

1) An der Spitze dieses Vertrages figurirt folgende wichtige Bestimmung: „Die kontrahirenden Gesellschaften gewähren sich zur Entwicklung des internationalen Verkehrs gegenseitig die größten Erleichterungen für Alles, was den gemeinschaftlichen Verkehr, den Austausch des Materials und die Ueberlieferung der Güterwagen ohne Umladung anbetrifft.“ Infolge dieser Bestimmung wird die Ostbahngesellschaft ihren Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus den Jurabahnen und der Staatsbahn zuwenden, obschon die Linie Belfort-Pruntrut-Delsberg-Basel ungefähr 20 Kilometer länger ist, als diejenige von Belfort-Mülhausen-Basel. Ohne diesen Vertrag würde dieser bedeutende Verkehr für die bernischen Jurabahnen verloren gehen.

2) Dieser gemeinschaftliche internationale Verkehr umfaßt den Transport „der Güter- und Viehwagen von und nach dem Ostbahnnetze und darüber hinaus von der französischen Grenze an bis zu den Bahnhöfen von Basel, Biel, Neuenstadt, Bern und bis zu allen andern Bahnhöfen des jurassischen Netzes, in denen später eine andere Gesellschaft anschließen sollte, und umgekehrt von den nämlichen Bahnhöfen bis zur französischen Grenze“ (Art. 4), d. h. derjenigen Güterwagen, welche vom Ostbahnnetz herkommen und nach den Endstationen und den Anschlußstationen anderer Gesellschaften mit den bernischen Jurabahnen bestimmt sind und umgekehrt.

Der ganze Personenverkehr der Ostbahngesellschaft mit der Schweiz ꝛc., transitirend oder mit Bestimmung nach einer Station der bernischen Jurabahngesellschaft und umgekehrt, sowie der Güterverkehr und Thiertransport zwischen der Ostbahn und den Zwischenstationen der bernischen Jurabahnen und umgekehrt, gehört ausschließlich den bernischen Jurabahnen.

Es versteht sich von selbst, daß der ganze Personen- und Waarenverkehr vom Jura, dem Kanton Bern ꝛc. nach den Eisenbahnen der Paris-Lyon-Mediterranée-Bahn-Gesellschaft, den badischen Bahnen und denjenigen von Elsaß-Lothringen und umgekehrt, einzig der bernischen Jurabahngeschellschaft zu gut kommt, welche in dieser Beziehung vollständig freie Hand hat.

3) Die französische Ostbahngesellschaft hat die Wagen für den gemeinschaftlichen internationalen Verkehr von Waaren und Thieren unentgeltlich zu liefern (Art. 4).

4) Sie gewährt der Jurabahngesellschaft auch den unentgeltlichen Eintritt in den Anschlußbahnhof ihres Netzes (Belfort oder Petit-Croix) (Art. 7).

5) Sie wird auf ihre Kosten die Anschlußlinie von Belfort bis zur Schweizergrenze bei Buix erstellen (ungefähr 23 Kilometer). Der Bau dieser Linie wird ungefähr 6 Millionen kosten.

6) Die genannte Ostbahngesellschaft wird sich bei der jurassischen Bahnunternehmung mit einer Aktienübernahme von Fr. 4,500,000 betheiligen, so daß ihre Gesammtbetheiligung an der Vollendung der Jurabahnen mit Inbegriff der Anschlußlinie Belfort-Schweizergrenze ungefähr Fr. 10,500,000 betragen wird.

7) Die Zuwendung des Verkehrs der Ostbahngesellschaft an die bernischen Jurabahnen wird dieser erlauben, eine große Zahl von Zügen und zwar hauptsächlich gemischte Züge auf ihrem Netz zirkuliren zu lassen. Diese Züge werden für das Publikum und für den internen und Lokalverkehr im Allgemeinen sehr vortheilhaft sein.

Nach diesen günstigen Bestimmungen von größter Tragweite mußte man sich natürlich darauf gefaßt machen, daß der Vertrag vom 20. Juni 1872, welcher nicht nur die Vollendung des jurassischen Bahnnetzes sichert, sondern außerdem ihm auch eine bedeutende Alimentation und Ertrag liefert, der Jurabahngesellschaft gewisse Lasten auferlegen werde, oder vielmehr, daß er der Ostbahngesellschaft für die ihrer zukünftigen Alliirten gewährten Vortheile in gewissen Beziehungen Kompensationen verschaffen werde.

Um die obersten Behörden in Stand zu setzen, den Werth des Vertrages vom 20. Juni 1872 und die Tragweite der Lasten oder Konzessionen, in welche die Jurabahngesellschaft einwilligte, mit Sachkenntniß zu urtheilen, beschloß der Regierungsrath, obschon dieser Projekt-Vertrag bereits durch kompetente Ingenieure geprüft wurde, welche an der definitiven Redaktion Theil nahmen, nichts desto weniger denselben einer zweiten Expertise zu unterstellen. Zu diesem Behufe ernannte er eine Kommission von Personen, welche in der Theorie und Praxis des Eisenbahnbetriebs Erfahrung haben.

Ihre hauptsächlichsten Einwendungen betreffen:

1. Die Errichtung von Handelsagenturen in den Endstationen und Anschlußbahnhöfen des bernischen Jurabahnnetzes.

2. Das der Ostbahngesellschaft zugestandene Recht, die Taxen des internationalen Verkehrs für Güter und Thiere auf den Jurabahnen festzusetzen.
3. Die Ueberlassung des dritten Theils des Nettoertrages an diesem Verkehr an die Ostbahngesellschaft.
4. Die auf dreißig Jahre festgesetzte Dauer des Vertrages.

Ad Nr. 1. Die Nützlichkeit der Handelsagenturen für die Entwicklung des Verkehrs wurde von zwei Expertisen anerkannt. Sie befürchten nur, daß daß diese Agenten oder Courtiers sich in die eigentliche Verwaltung der Bahnhöfe mischen und zu Konflikten Anlaß geben könnten oder gewisse Funktionen usurpiren würden. Um dieser Eventualität auszuweichen, hat die letzte Kommission den Vorschlag gemacht, den Vertrag mit einem Zusatz zu vervollständigen, welcher der Jurabahngesellschaft das Recht verleihen würde, die Ersetzung derjenigen Agenten zu verlangen, welche ihre Kompetenz ꝛc. überschreiten sollten.

Außerdem haben die Experten den Rath ertheilt, zu Gunsten der Jurabahngesellschaft das Recht zu verlangen, in dem Anschlußbahnhof Belfort ebenfalls eine Handelsagentur zu errichten.

Diese beiden Abänderungen wurden von der Ostbahngesellschaft zugestanden (siehe ihren Brief vom 6. Februar 1873).

Ad Nr. 2. Festsetzung der Taxen des internationalen Verkehrs. — Mit der Gewährung des Rechtes an die Ostbahngesellschaft, die Taxen des internationalen Verkehrs für Güter und Thiere selbst festzusetzen, hat die Jurabahngesellschaft ohne Zweifel eine große Konzession gemacht.

Ihre Repräsentanten haben in dieser Beziehung erst nachgegeben, als ihnen die Nothwendigkeit der Gewährung dieses Rechtes als vom Zweck und der Natur des Vertrages selbst abhängig nachgewiesen wurde. Was bezwecken denn überhaupt die kontrahirenden Parteien Anderes, als zwischen dem nordöstlichen Frankreich und Belgien einen internationalen französisch-schweizerischen Verkehrsweg in Konkurrenz mit den luxemburgischen und elsässisch-lothringischen Bahnen zu erstellen? Um nun diese Konkurrenz auszuhalten, muß die Ostbahngesellschaft das Recht haben, Differenzial-Tarife aufzustellen.

Ueberdieß, und wie die Herren Experten ganz richtig bemerken, sichern die vortheilhaft bekannte Loyalität der Ostbahngesellschaft, ihr

eigenes Interesse und der im Vertrag festgesetzte Abrechnungsmodus die Jurabahngesellschaft in genügender Weise gegen die Anwendung von nachtheiligen Taxen für diesen Verkehr, welche die Interessen der Ostbahn ebensowohl berühren, wie die ihrigen.

Ad Nr. 3. Betheiligung der Ostbahn am Nettoertrag des internationalen Verkehrs. Die Jurabahngesellschaft mußte in dieser Beziehung eine zweite wichtige Konzession machen, um die Ostbahn zu vermögen, derselben ihren französisch-schweizerischen Verkehr zu überliefern. Da die Linie Belfort-Bure-Pruntrut-Delsberg-Basel 20 Kilometer länger ist, als ihre Konkurrenzlinie über Mülhausen, so ist klar, daß die Ostbahngesellschaft, welche über diesen Verkehr verfügt, ein Interesse daran haben mußte, ihn auf die bernischen Jurabahnen zu leiten. Dieser Umstand und noch andere, welche von den Experten erwähnt werden, erklären die Ueberlassung des dritten Theils am Nettoertrag des internationalen Verkehrs, welche der Ostbahngesellschaft zugestanden wurde. Während den ersten Unterhandlungen beanspruchte diese Gesellschaft die Hälfte dieses Nettoertrages.

Ad Nr. 4. Dauer des Vertrages. Die Ostbahngesellschaft verlangte prinzipiell, daß diese Dauer auf diejenige der Konzession, d. h. auf 99 Jahre, festgesetzt werde. Sie gab endlich den wiederholten Vorstellungen der Jurabahngesellschaft nach und willigte ein, diesen Termin auf 30 Jahre zu reduziren. Sie erklärt in ihrem Schreiben vom 6. Februar abhin, daß dieser Termin ein Minimum und eine *conditio sine qua non* des Vertrages sei. Sie motivirt weitläufig die Aufrechterhaltung dieser Vertragsdauer in dem genannten Schreiben, welches den Beilagen einverleibt ist.

Bezüglich der auszufüllenden Lücken und der von der letzten Expertise vorgeschlagenen Abänderungen hat die Ostbahngesellschaft in die Begehren der kantonalen Eisenbahndirektion eingewilligt.

Bereits bei den ersten Unterhandlungen, welche im Juli 1871 zu Paris zwischen der unterzeichneten Direktion und der französischen Ostbahngesellschaft wegen Erstellung eines internationalen Bahndienstes stattfanden, war die Frage von der Abtretung der Rechte dieser Gesellschaft auf die Verbindungslinie von der Grenze bei St. Louis bis Basel und der Mitbenutzung des Elisabethenbahnhofes besprochen und als Beitrag zur Vollendung des jurassischen Bahnnetzes in Aussicht gestellt worden. Als im folgenden Jahre die Direktion der Eisenbahnen auf indirektem Wege erfuhr, daß die Centralbahngesellschaft die Absicht hegte, der Ostbahngesellschaft die

Mitbenutzung des Bahnhofes zu Basel zu entziehen, schlug sie der Ostbahngesellschaft vor, der Jurabahngesellschaft ihre Rechte auf die Linie von Basel bis zur Elsäßergrenze bei St. Louis und jene, welche sie auf den Bahnhof zu Basel hatte, zu retrocediren, insoweit diese Cession rechtlich zulässig wäre. Gleichzeitig befragte sie Herrn Niggeler, Vater, Fürsprecher in Bern, über die Gesetzlichkeit dieser Maßnahmen. Infolge bezeichneter Konsultation und um den Differenzen, welche wegen dieser Frage zwischen der schweizerischen Centralbahn und der französischen Ostbahngesellschaft schwebten, ein Ende zu machen, wurde am 12. August 1872 zwischen dieser letztgenannten Gesellschaft und der bernischen Jurabahngesellschaft eine Konvention abgeschlossen, durch welche letztere in die Rechte der Ostbahn gegen Zahlung einer Summe von Fr. 2,500,000 und das Versprechen, im Bahnhofe zu Basel eine Handelsagentur jener Gesellschaft beizubehalten, eingesetzt. Jene Summe von Fr. 2,500,000 sollte in liberirten Aktien der Jurabahngesellschaft erlegt werden.

Man konnte annehmen, daß die Konvention von Wirkung sein würde und daß, gemäß der Abmachung, die bernische Jurabahngesellschaft mit vollem Rechte und ungehindert die bis dahin von der französischen Ostbahn im Bahnhofe zu Basel innegehabten Lokalitäten und die Verbindungslinie zwischen Basel und St. Louis in Besitz nehmen würde.

Aber die Centralbahn und die Regierung von Basel bestritten die Gültigkeit dieser Cession; mehr noch, sie behaupteten, die Ostbahngesellschaft sei außer Stande, ihren Verpflichtungen gegen den Stand Baselstadt nachzukommen und bestimmten, daß die Centralbahn den Dienst auf der Linie Basel-St. Louis zu versehen hätte.

Und so wurden die Herren Marti und Kaiser, die Vertreter der Jurabahngesellschaft, begleitet von den Delegirten der Ostbahngesellschaft, als sie sich am 30. April einfanden, um von den Lokalitäten der Ostbahn Besitz zu nehmen, und nachdem sie nachgewiesen, daß die Jurabahngesellschaft in der Lage sei, den Betrieb bereits am nächsten Tage, dem 1. Mai, zu versehen, auf rohe Weise von den Basler Polizeidienern abgewiesen.

Dieser flagranten Verletzung der Verfassung, der Gesetze und der bestehenden Verträge folgte sofort ein nicht minder eigenmächtiger Akt; wir meinen die Konvention, welche von der Centralbahngesellschaft mit der Elsaß-Lothringer-Bahn abgeschlossen wurde, wonach letztere den Betrieb auf der Strecke St. Louis-Basel, welche die

französische Ostbahn an die Jurabahngesellschaft abgetreten hatte, übernehmen sollte.

Eine Klage wurde beim Bundesrathe Seitens der geschädigten Parteien, Seitens der französischen Ostbahngesellschaft und der Jurabahn, anhängig gemacht. Trotz der vollen Ueberzeugung, daß zu Recht erkannt werden würde, mußte man sich fragen, ob anstatt diplomatische oder juridische Wege einzuschlagen, es hinsichtlich der gemeinschaftlichen Interessen nicht gerathener sei, die Frage auf gütlichem Wege zu ordnen. In der That war es nicht genügend, daß die Rechte der Retrocession Seitens der Ostbahn anerkannt würden und daß die Konvention vom 12. April ihre Bestätigung erhalte; es war noch die Realisation einer von der Ostbahn vorgeschriebenen Bedingung, nämlich der Errichtung einer Handelsagentur dieser Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Basel, zu ermöglichen. Nun waren aber guter Wille, Umsicht und selbst Zugeständnisse nur im Stande, zu diesem Resultate zu verhelfen. Man knüpfte also die Verhandlungen mit der Centralbahngesellschaft, welche durch die Ereignisse vom 30. April gewaltsam abgebrochen waren, wieder an.

Die ersten Besprechungen führten zu keinem Resultat. Die Centralbahngesellschaft, von dem Grundsatze ausgehend, daß der Vertrag vom 12. April null und nichtig sei, verlangte, daß die französische Ostbahn zu ihren Gunsten auf die Rechte, welche sie auf den Bahnhof zu Basel und auf die Strecke Basel-St. Louis besaß, Verzicht leiste, und bot als Ersatz nur eine Summe, welche geringer war als jene, welche zwischen der Ostbahngesellschaft und der Jurabahngesellschaft für die Abtretung derselben Rechte an Letztere bestimmt worden war. Von der Zulassung einer Handelsagentur der Ostbahn im Elisabethen-Bahnhof, eine *sine qua non*-Bedingung, welche die Ostbahn für ihre Mitwirkung bei der Errichtung des internationalen Dienstes zwischen Frankreich und der Schweiz mittelst des jurassischen Eisenbahnnetzes aufgestellt hatte, wollte die Centralbahn nichts wissen, oder sie erging sich in dieser Beziehung nur in sehr unbestimmten Versprechungen, welche sie zu nichts verpflichteten.

Das leitende Komite der Jurabahngesellschaft und die unterzeichnete Direktion mußten die Vermittlerrolle übernehmen und den Gesellschaften der Ostbahn und der Centralbahn stückweise die Zugeständnisse abringen, welche zu machen sie sich gegenseitig weigerten. Endlich nach zahlreichen Konferenzen und mehreren Vertragsentwürfen und Dank der offiziellen Intervention des Herrn Welti, Bundes-

präsidenten, sowie der fortgesetzten Anstrengungen des Geschäftsausschusses der Jurabahn, wurde der zwischen der Ostbahngesellschaft, der Regierung von Baselstadt und der Centralbahngesellschaft schwebende Konflikt geebnet und, wie nachstehend, geordnet: Am 13. Juli 1872 wurde zwischen der Centralbahngesellschaft und jener der bernischen Jurabahn folgender Vertrag abgeschlossen:

Art. 1.

Die bernische Jurabahngesellschaft verpflichtet sich, binnen einer Frist von acht Tagen nach Ratifikation dieses Vertrages der schweizerischen Centralbahn einen schriftlichen Akt der französischen Ostbahngesellschaft zur Hand zu stellen, womit diese letztere auf die nachstehend verzeichneten Rechte förmlichen Verzicht leistet:

a. auf alle Rechte, welche die französische Ostbahngesellschaft durch folgende Konzessionen und Verträge erworben hat:
   1. Konzession des Großen Rathes von Baselstadt vom 21. Juni 1843 betreffend Verlängerung der Straßburg-Basler-Eisenbahn von St. Louis bis nach Basel;
   2. Vertrag vom 15. April 1858 zwischen der französischen Ostbahn- und der schweizerischen Centralbahngesellschaft betreffend den Bau und Betrieb der Bahn von Basel bis zum Anschluß an die französische Ostbahn;
   3. Konzession der Regierung von Baselstadt vom 20. Oktober 1858 für die Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn;
   4. Uebereinkunft vom 6. März 1860 zwischen der Regierung von Baselstadt und der französischen Ostbahn betreffend das Aufgeben des Bahnhofes zu St. Johann;
   5. Uebereinkunft vom $\frac{\text{6. März}}{\text{4. Mai}}$ 1860 zwischen der schweiz. Centralbahn und der französischen Ostbahn betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Basel;
b. auf das Eigenthum und alle andern dinglichen Rechte, welche in Ausführung der vorgenannten Konzessionen und Verträge von der französischen Ostbahn erworben worden sind, und namentlich auch auf das Eigenthum an der noch im Betrieb befindlichen Strecke der alten Bahn von Basel nach St. Louis, sowie der im Bahnhof Basel von der französischen Ostbahn erstellten Gebäulichkeiten und Schienenanlagen.

Die französische Ostbahn hat in ihrer Verzichtleistung zu erklären, daß die unter a. und b. hievor aufgezählten Rechte mit dem 1. Mai d. J. für sie zu bestehen aufgehört haben, daß sie sich wegen der Entschädigung für diese Verzichtleistung mit der Jurabahn abzufinden und dießfalls keinerlei Ansprüche an die Centralbahngesellschaft zu machen habe.

Art. 2.

Die in dem vorigen Artikel bezeichneten Rechte und Vermögenstheile, auf welche die französische Ostbahn verzichtet, gehen in ihrem ganzen Umfange an die schweizerische Centralbahn über, welche als Rechtsnachfolgerin vom 1. Mai d. J. an anerkannt wird.

Art. 3.

Als Gegenwerth für die nach Art. 1 von der Jurabahngesellschaft zur Hand zu stellende Verzichtleistung der französischen Ostbahn bezahlt die schweizerische Centralbahngesellschaft der bernischen Jurabahngesellschaft die Summe von zwei Millionen und einer Viertelmillion Franken (2¼ Millionen Franken) nebst Zins zu 5 % vom 1. Mai 1872. Die Zahlung erfolgt bis spätestens zum 1. Mai 1873 und kann auch früher in Stößen von wenigstens Fr. 100,000 gegen jeweilige achttägige Voranzeige stattfinden.

Art. 4.

Die Centralbahngesellschaft erklärt sich bereit, über die Anschlußverhältnisse und die Stellung der Jurabahn im Bahnhofe in Basel mit der letztern in kürzester Frist ein angemessenes Abkommen zu treffen.

Art. 5.

Die beiden Theile behalten sich die Ratifikation dieses Vertrages durch ihre Verwaltungsräthe vor und verpflichten sich, dieselbe bis zum 15. September d. J. beizubringen.

Also geschehen und in zwei Doppeln unterzeichnet zu Bern am 13. Juli 1872 u. s. w.

Nach der Konvention vom 13. Juli verlangte die Jurabahngesellschaft von der Ostbahngesellschaft die in diesem Vertrage erwähnte Verzichtleistung. Hiemit kam die Errichtung einer Handelsagentur der Ostbahngesellschaft auf dem Bahnhofe zu Basel wieder

zur Sprache. Die beharrliche Ablehnung Seitens der Centralbahngesellschaft war nahe daran, die Lösung dieses Konfliktes in Frage zu stellen. Dieser Zwischenfall wurde durch die Vermittlung des Herrn Bundespräsidenten Welti erledigt, welcher unterm 12. Nov. an die Direktion der Ostbahngesellschaft die auf diese Agentur bezügliche Erklärung der Centralbahngesellschaft richtete. Sie lautet:

„Bis zur Installation der bernischen Jurabahngesellschaft im Centralbahnhofe zu Basel gestattet diese Eisenbahngesellschaft der französischen Ostbahngesellschaft auf genanntem Bahnhofe zu Basel eine Handelsagentur zu errichten und wird ihr zu diesem Behufe am künftigen 1. Januar ein passendes Lokal gegen Zahlung eines billigen Zinses anweisen."

Nach Kenntnißnahme von dieser Erklärung sandte die Ostbahngesellschaft nachstehende, im Text wiedergegebene Erklärung, durch welche endlich der Konflikt endgültig beigelegt wurde, welcher die diplomatische Intervention Frankreich's hätte nach sich ziehen können und deren Folgenschwere dem Herrn Bundespräsidenten nicht entgangen war:

„In Anbetracht der zwischen der Ostbahngesellschaft und der bernischen Jurabahngesellschaft am 20. Juni 1872 abgeschlossenen Konvention;

„In Anbetracht der zwischen der schweizerischen Centralbahngesellschaft und der bernischen Jurabahngesellschaft am 13. Juli 1872 abgeschlossenen Konvention;

„In Anbetracht der vom 2. November datirten Erklärung der schweizerischen Centralbahngesellschaft;

„Gibt die Ostbahngesellschaft, vertreten durch die Herren Baude (Alphons) und Galos (Heinrich), Administratoren der genannten Gesellschaft und durch Beschluß des Verwaltungsrathes vom 21. Nov. 1872 mit den nöthigen Vollmachten versehen, die Erklärung ab, daß sie, und zwar mit rückwirkender Kraft, vom ersten Mai tausend achthundert zweiundsiebenzig (1. Mai 1872) an zu Gunsten der schweizerischen Centralbahngesellschaft auf alle ihre Anrechte, welche sie auf den Bahnhof zu Basel und die Verbindungslinie von Basel bis zur Grenze bei St. Louis hat, verzichtet, und zwar so, wie diese Anrechte im Art. 1 litt. a und b in der obenerwähnten Konvention vom 13. Juli 1872 ausführlich bezeichnet sind, indem diese Anrechte in ihrer ganzen Ausdehnung und mit dem Rechte weiterer Uebertragung auf die schweizerische Centralbahngesellschaft, und zwar vom 1. Mai 1872 an, übertragen werden.

„Nachdem die Ostbahngesellschaft sich mit der bernischen Jurabahngesellschaft wegen der aus gegenwärtiger Verzichtleistung herzuleitenden Entschädigung verständigt hat, erklärt sie, keinerlei darauf bezügliche Reklamationen an die schweizerische Centralbahngesellschaft richten zu wollen für Alles, was nach dem 1. Mai 1872 zu datiren sei.

„Gegenwärtige Verzichtleistung soll der nächsten Generalversammlung der Aktionäre der Ostbahngesellschaft zur Approbation unterbreitet werden.

„So geschehen zu Paris am zweiundzwanzigsten November tausend achthundert siebenzig und zwei."

Während der Zeit, in welcher obenbezeichnete lebhafte Unterhandlungen stattfanden, hatten die Gemeinden im Jura die von ihnen zu leistenden Subventionen beschlossen; doch hatten sich die Unterhandlungen zwischen der Ostbahngesellschaft und der Centralbahngesellschaft so in die Länge gezogen, daß der am 2. Februar 1872 erneuerte Konzessionstermin nahe am Erlöschen war, ohne daß man im Stande gewesen wäre, dem Großen Rathe den Nachweis über die zum Ausbau des jurassischen Eisenbahnnetzes nöthigen finanziellen Mittel zu liefern. Somit war man gezwungen, sich auf's Neue an die gesetzgebende Behörde zu wenden, welche auf Antrag der unterzeichneten Direktion den Termin bis zum 1. März 1873 verlängerte.

Wir wollen uns nicht weiter auf die Einzelheiten der Thatsachen, welche sich auf das große Werk beziehen, dessen Hauptphasen wir skizzirt haben, einlassen. Das Gesagte genügt, um dessen verschiedene Wechselfälle würdigen zu können, welche übrigens in unserem Bericht vom Februar 1873 erwähnt sind. Ebensowenig werden wir uns bei den Zwischenfällen, welche sich seit obenangeführten Ereignissen zugetragen haben, aufhalten, da sie in das Geschäftsjahr 1873 fallen.

Zum Schluß fügen wir hinzu, daß der Große Rath in seiner Sitzung vom 26. Februar d. J. auf Antrag des Regierungsrathes, einstimmig den finanziellen Nachweis der Jurabahngesellschaft gutgeheißen und in die Cession der Staatsbahnen gewilligt hat als Beitrag zu dem nationalen Unternehmen der bernischen Jurabahn, welches endgültig gesichert ist.

B. Die Linie Bern-Langnau-Luzern.

Am 7. Januar 1872 hat das Bernervolk mit 28,523 gegen 11,162 Stimmen den Beschluß vom 3. November 1871 gutgeheißen, welcher sich auf die am 12. Februar 1870 stattgehabte Konvention zwischen dem Initiativkomite der Entlebuchbahn einerseits und den Regierungen von Bern und Luzern andererseits wegen Bau der Eisenbahn Langnau-Luzern bezieht. Kurze Zeit darauf, am 12. Febr., fand in Bern eine Generalversammlung der Aktionäre, behufs Konstituirung der Gesellschaft statt. Gemäß den Bestimmungen der Art. 27 und 28 der Statuten der Gesellschaft, laut welchen von den 15 Mitgliedern des Verwaltungsrathes $^1/_3$ durch die Gesellschaft, $^1/_3$ durch die Regierung des Kantons Bern und $^1/_3$ durch jene von Luzern zu ernennen ist, wurde zur Wahl der der Gesellschaft zustehenden fünf Mitglieder geschritten. Da die Regierungen von Bern und Luzern ihrerseits die Vorschriften obenbezeichneter Artikel erfüllt haben, so ist der Verwaltungsrath der Gesellschaft wie folgt zusammengesetzt:

a. Von der Gesellschaft ernannte Mitglieder: Die Herren Jost, Großrath in Langnau; Steiner, Nationalrath in Bern; Bucher, Nationalrath in Escholzmatt; Lenz, Großrath in Biglen; Stocker, Oberst in Luzern.

b. Von der Regierung zu Bern ernannte Mitglieder: Die Herren Meyer, Zolldirektor in Bern; Berger, Großrath in Bern; Weber, Direktor der Gotthardbahn in Luzern; Hartmann, Regierungsrath in Bern; Jolissaint, Direktor der Eisenbahnen in Bern.

c. Von der Regierung zu Luzern ernannte Mitglieder: Die Herren Alois Kopp, Regierungsrath in Luzern; Jost Weber, Regierungsrath in Luzern; Friedr. Bell, Regierungsrath in Luzern; Dr. Zemp, Großrath in Entlebuch; L. von Moos, Großrath in Luzern.

Eine zweite Generalversammlung der Aktionäre wurde auf den 26. April nach Bern berufen behufs Ernennung des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes und eines Direktionsmitgliedes. Die Abstimmung fiel zu Gunsten des Herrn Kopp, Regierungsrathes in Luzern, aus, welcher zum Vorsitzenden des Verwaltungsrathes gewählt wurde, und des Herrn Oberst Meyer in Bern, welcher zum Direktionsmitglied ernannt wurde.

Seinerseits konstituirte sich der Verwaltungsrath, indem er zum Vicepräsidenten Herrn Regierungsrath Hartmann in Bern und zum Direktionspräsidenten Herrn Oberst Meyer in Bern, sowie zum Sekretär Herrn Hunziker, Ohmgeldsverwalter, ernannte.

Endlich ernannte die Regierung von Luzern Herrn Jost Weber und der bernische Regierungsrath den unterzeichneten Direktor der Eisenbahnen zu Mitgliedern der Direktion.

Die dem Initiativkomite bewilligte und an die Bern-Luzerner Eisenbahngesellschaft retrocedirte Konzession war abgelaufen, da nach Art. 18 der Nachweis der zum Bau der Bahn nöthigen finanziellen Mittel bis vor dem 23. Januar 1872 hätten geliefert werden sollen und weil der Schlußtermin für den Beginn der Arbeiten am 23. Juli desselben Jahres ablief. Daher mußte man sich an die gesetzgebende Behörde wenden, um eine Erneuerung zu erlangen. In Anbetracht, daß diese Verzögerung der Gesellschaft nicht zur Last gelegt werden konnte, da nach Art. 13 der Konzessionsakte die Arbeit erst nachdem das Gotthardunternehmen gesichert wäre, beginnen sollten, erneuerte der Große Rath auf Vorschlag der unterzeichneten Direktion, welche ihrerseits durch den Regierungsrath unterstützt wurde, die Konzession vom 10. März 1870 unter nachstehenden Bedingungen:

1. Sechs Monate nach geschehener Ratifikation durch die Bundesbehörde hat die Gesellschaft dem Großen Rathe den Nachweis zu liefern, daß sie die zur Ausführung des Projektes nöthigen Mittel besitzt ,und 6 Monate später haben die Erdarbeiten auf dem bernischen Gebiet zu beginnen.

2. Die Sektion Langnau-Kröschenbrunnen ist bis vor dem 23. Juli 1873 herzustellen und dem Verkehr zu übergeben. Diese Verlängerung wurde von den Bundesbehörden am 20. und 23. Dez. 1872 gutgeheißen.

Eine der wichtigsten Fragen, welche bei Organisation des Bern-Luzern-Bahnunternehmens auftrat, betrifft das Anlehen des Obligationenkapitals. Die darauf bezüglichen Unterhandlungen haben mehrere Monate gedauert; wir werden sie so kurz als möglich zusammenfassen. Nach den von Herrn Dapples, Ingenieur der Gesellschaft, aufgestellten Studien werden die gesammten Herstellungskosten, Anschaffung des Rollmaterials inbegriffen, zur Vollendung der Bahnlinie von Langnau nach Luzern annähernd die Höhe von Fr. 14,000,000 erreichen. Um diese Ausgabe zu decken, besitzt die Gesellschaft ein Aktienkapital von Fr. 4,800,000, welches die Stände

Bern und Luzern, sowie die in beiden Kantonen dabei interessirten Gemeinden bewilligt haben, das Ueberschießende, also Fr. 10,000,000, müßte durch ein Obligationen-Anlehen beschafft werden. Welches war also gleichzeitig der sicherste und vortheilhafteste Weg, um dieses Anlehen zu machen? Unter den verschiedenen Alternativen, welche sich boten, war die Verwaltung der Gesellschaft bei dem Modus stehen geblieben, welcher auf einem Anleihevertrag zu festem Kurse mit Bankinstituten und Garantie des Obligationszinses Seitens der Stände Bern und Luzern beruhte.

Nach gepflogener Korrespondenz und zahlreichen Konferenzen waren die Regierungen von Bern und Luzern unter sich und mit der Direktion des Entlebucher Unternehmens über einen Vertragsentwurf, wie nachstehend, einig:

„In Anbetracht, daß am 30. September 1872 zwischen der Bern-Luzern-Eisenbahngesellschaft und einem Bank-Consortium ein Anleihevertrag abgeschlossen wurde, laut welchem dieses Consortium sich verpflichtet, genannter Gesellschaft das nöthige Obligationenkapital bis auf die Höhe von Fr. 10,000,000 zu beschaffen, dessen Rückzahlung zum 30. November 18? angesagt werden kann;

„In Erwägung, daß in diesem Anleihevertrag der Eventualität einer Zinsgarantie Seitens der Kantone Bern und Luzern erwähnt ist, welche eine bedeutende Ersparniß am Verlust des Emissionskurses und am Zinsfuße erzielen würde;

„Daß diese bedeutende Ersparniß den beiden betheiligten Kantonen als Hauptaktionären zu Gute käme;

„Wurde zwischen den Regierungen von Bern und Luzern nachstehender Vertrag geschlossen:

„1. Für den Fall, daß der Ertrag der Bern-Luzern-Bahn nicht hinreichte, um vollständig die Zinsen des Obligationenkapitals zu zahlen, würden die Kantone Bern und Luzern, vorschußweise, das Defizit ausfüllen, und zwar der Kanton Bern mit fünf Siebenteln ($^5/_7$) und Luzern mit zwei Siebenteln ($^2/_7$). Diese Verpflichtung soll bis zur erfolgten Rückzahlung des Obligationenkapitals gelten.

„Die eventuellen Vorschüsse der beiden Kantone werden ihrem Haben mit $4^1/_2$ % jährlicher Zinsvergütung gutgebracht, um ihnen in den darauf folgenden Jahren, ehe auf die Aktien irgend welche Dividende entfällt, zurückgezahlt zu werden.

„2. Dieser Vertrag wird erst nach vorbehaltener Gutheißung durch die Großen Räthe von Bern und Luzern bindend."

Dieser Vertragsentwurf wurde durch den Regierungsrath von Luzern am 11. Oktober und durch jenen von Bern am 16. desselben Monats ratifizirt. Gleichzeitig beschlossen diese beiden Behörden, die Großen Räthe ihres Kantons zu außerordentlicher Sitzung auf Ende Oktober oder Anfang November einberufen, um ihnen und eventuell der Volksabstimmung diesen Vertrag zur Gutheißung zu unterbreiten, und zwar vor dem 10. Dezember, dem von dem Bankſyndikat peremptorisch bestimmten Termine.

Der von den Regierungen von Bern und Luzern geschlossene Vertrag wurde auch jenem Syndikat mitgetheilt, um seinen Beitritt zu erzielen, der insofern nicht zweifelhaft erschien, als der Vertrag den Banken alle nur wünschenswerthen Garantien bot.

Aber gegen alle Erwartung empfing die Staatsschreiberei des Kantons Luzern von dem Bankſyndikat ein vom 16. Oktober datirtes Schreiben, in welchem es erklärte, auf den Zinsgarantievertrag nach Form und Inhalt, wie die Regierungen ihn vorgeschlagen hatten, nicht eingehen zu können, infolge dessen es eine neue Redaktion, welche die erste bedeutend modifizirte, verlangte.

Angesichts dieses ernsten Zwischenfalles, der Alles in Frage stellte, wurde eine letzte Zusammenkunft am 17. Oktober zwischen den Delegirten der Regierungsräthe von Bern und Luzern abgehalten, um über die neuen, von den Banken gestellten Bedingungen zu berathen. Nach langer Berathung waren die Mitglieder jener Räthe, welche zur Konferenz abgeordnet waren, darüber einig, daß die Bedingungen, welche das an die Regierungen von Bern und Luzern gerichtete Schreiben enthielt, dem Wortlaut und dem Sinne des ursprünglichen Kontraktes widersprechen und daher nicht angenommen werden könnten. Demzufolge wurde beschlossen, daß die Delegirten bei ihren entsprechenden Regierungen wie folgt beantragen sollten:

1. Die Uebereinkunft betreffend die außerordentliche Sitzung der kantonalen Großen Räthe aufrecht zu halten;

2. In dieser Sitzung über die Phasen, welche die Frage von der Zinsgarantie des Obligationenkapitals des Bern-Luzerner-Unternehmens durchgemacht hat, Bericht zu erstatten;

3. Den kantonalen gesetzgebenden Behörden den von den Regierungen aufgestellten Vertragsentwurf und die Zusatzbedingungen, welche die Banken stellten, mitzutheilen;

4. In den Großen Räthen zu beantragen, auf den von dem Finanz-Consortium verlangten Vertragsentwurf nicht einzutreten.

Diese Beschlüsse wurden vom Regierungsrath von Bern am 19. Oktober und jenem von Luzern am 23. desselben Monats gutgeheißen.

Demnach überließ man der Gesellschaft die Unterbringung des Obligationenkapitals nach den sub litt. a und c in Art. 5 des Anlehensvertrages vom 30. September 1872 vorgesehenen Modalitäten. Diese Modalitäten sicherten dieser Gesellschaft ebenfalls das Obligationenkapital bis auf die Höhe von Fr. 10,000,000 jedoch zu minder günstigen Bedingungen als jener mit der Zinsgarantie, wenn das Syndikat deren Feststellung nicht unmöglich gemacht hätte.

Nachdem das Obligationenkapital derart gesichert war, blieb nur noch eine Aktienübernahme von Fr. 95,000 Seitens des Kantons Luzern zu erledigen, um den finanziellen Ausweis der Gesellschaft bieten zu können. Nachdem diese Komplementar-Subvention vom Großen Rath dieses Kantons am 29. Oktober 1872 beschlossen worden war, wurde der Vertrag vom 12. Februar 1870 exekutorisch, indem alle in Art. 13 jenes Vertrages aufgestellten Bedingungen erfüllt waren. Daher der Große Rath des Kantons Bern in seiner Sitzung vom 20. November und auf Antrag des Regierungsrathes den von der Direktion der Bern-Luzerner Eisenbahn beigebrachten finanziellen Ausweis genehmigte.

Die endgültigen Studien wurden mit Eifer durch Herrn Dapples, Chefingenieur der Gesellschaft, betrieben. Die Erstellungsarbeiten sind auf den verschiedenen Sektionen der Linie im Frühjahr 1873 in Angriff genommen worden.

C. Die Linie durch das Broyethal.

Wie wir in unserem vorjährigen Berichten sagten, hatte das internationale Komite für Erstellung der Eisenbahn durch das Broyethal mit Herrn William Napier, welcher im Namen und als Bevollmächtigter des Herrn Kuchen, Direktors der Meininger Bank zu Frankfurt a./M., handelte, einen Vertrag abgeschlossen, mit welchem Letzterer sich gegen Ueberlassung der beschlossenen Subventionen verpflichtete, „durch das Broyethal eine Eisenbahn mit sämmtlichem Zubehör zu erstellen, wie durch Beschluß des Großen Rathes des Kantons Waadt vom 1. September 1869 und vom Großen Rath des Kantons Bern am 13. Januar 1870 die Konzession bewilligt worden war."

Dieser Vertrag, dessen Ausführung durch eine Kaution von Fr. 200,000 garantirt war, gestattete demnach die Gründung einer Broyethal-Eisenbahngesellschaft. Was am 15. Januar 1872 stattfand. Jedoch zog sich im Laufe desselben Jahres Herr Kuchen aus Gründen, welche wir hier nicht weiter zu prüfen haben, von dem Unternehmen zurück. Gerichtliche Schritte wurden gegen Herrn Kuchen unternommen, doch wurde nach zahlreichen Unterhandlungen in seinen Rücktritt gewilligt unter der Bedingung, daß er der Gesellschaft die Bestellungen auf Schienen, Schwellen u. s. w., welche er zu sehr vortheilhaften Preisen gemacht hatte, abträte, daß er eine Garantie für Erfüllung dieser Bedingung beibrächte und daß er zu Gunsten der Gesellschaft auf alle Pläne und Studien, welche er hatte vornehmen lassen, verzichte. Diese verschiedenen Zugeständnisse, sowie die zu Handen der betheiligten Kantone deponirte Kaution repräsentiren einen ungefähren Werth von Fr. 400,000.

Infolge der durch den Rücktritt des Herrn Kuchen der Gesellschaft bereiteten Störungen und Hindernisse mußte von den Kantonen eine Verlängerung der Frist zur Beibringung des finanziellen Nachweises und zum Beginn der Arbeit erbeten werden. Diese Verlängerung wurde ihr ohne Schwierigkeiten von den Ständen Waadt und Bern bewilligt; doch von der Freiburger Regierung wurde sie ihr auf's Neue verweigert und die Gesellschaft mußte zum zweiten Male sich an die Bundesbehörden wenden, welche ihr die gewünschte Verlängerung bewilligten.

Inzwischen war die Verschmelzung der drei Gesellschaften der Westschweiz, nämlich: der schweizerischen Westbahn, der Lausanne-Freiburg-Bernergrenze-Eisenbahn und der Franco-Suisse-Bahn eingetreten. Der Kanton Waadt wollte sie nur unter der Bewilligung genehmigen, daß auch die Broyethalbahn dem Vereine beitreten könnte; dagegen zeigte sich die schweizerische Westbahngesellschaft so anmaßend in ihren Anforderungen, daß die ersten Unterhandlungen scheiterten. Jedoch als am 5. Dezember 1872 der Große Rath des Kantons Waadt eine neue Aktienbetheiligung mit Fr. 400,000 zu Gunsten der Broyethalbahn bewilligt hatte und als außerdem das Gesellschaftskapital um Fr. 150,000 durch Zeichnungen Seitens von Privaten erhöht worden war, kam zwischen der Regierung des Kantons Waadt und dem Direktionskomite der schweizerischen Westbahn ein Vertragsentwurf zu Stande, welcher nachstehende Hauptbestimmungen enthält:

„Die konzessionirte Gesellschaft der Transversallinie (Freiburg-Peterlingen-Iferten) tritt, mit Genehmigung der betheiligten Regierungen, ihre innegehabte Konzession an die Broyethalbahngesellschaft ab, welche bereits im Besitz der Longitudinallinie (Palezieux-Milden-Murten-Lyß) ist; worauf Letztere mit allen diesen Linien der Gesellschaft der vereinigten westschweizerischen Eisenbahnen beitritt.

„Es bleibt der Broyethalbahngesellschaft unbenommen, diese Linien selber zu erstellen, oder sie durch die westschweizerische Eisenbahngesellschaft bauen zu lassen. Am Eröffnungstage ihrer Linien erhält die Broyethalbahngesellschaft für ihr Baukapital, dessen Bestimmung einem späteren Vertrage vorbehalten ist, die Hälfte in Aktien, die andere Hälfte in Obligationen der vereinigten westschweizerischen Eisenbahnen und zwar beide zum Parikurse. Bei ihrem Eintritt in die vereinigte Gesellschaft behält die Broyethalbahn ihre gegenwärtige Verwaltung, jedoch unter Vorbehalt späterer Reduktion, bei, und wird ihr das Recht zuerkannt, zum ersten Male den vierten Direktor, welcher für das Direktionskomite der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft zu bestellen ist, selbst zu wählen.

Endlich wurde auch vorgesehen, daß für den Fall, in welchem die betheiligten bernischen Gemeinden oder die bernische Regierung gegen die Fusion Einsprache erheben sollten, die Broyethalbahngesellschaft nur für den Theil ihrer Linie, welcher auf waadtländischem oder freiburgischem Gebiet liegt, dem Verein beitreten würde.

Diese Grundzüge des Vertragsentwurfes wurden der bernischen Regierung offiziell erst gelegentlich einer Konferenz, welcher die Herren Ruchonnet und Delarageaz für den Stand Waadt und die Herren Hartmann, Kilian und Jolissaint für den Stand Bern beiwohnten, mitgetheilt.

Letztgenannter Stand verwirft von Anfang an die Fusionsidee

Da die Regierung von Waadt eine neue Konferenz gewünscht hatte, so bemerkte der Regierungsrath in seinem Antwortschreiben vom 8. Januar 1873, daß es den Regierungen der betheiligten Kantone nicht zustände, über die Broyethalbahn zu bestimmen, wohl aber der Versammlung der Aktionäre, bei welcher die Kantonsregierungen selber auch nur als Aktionäre auftreten könnten, beizuwohnen; im Grunde aber lenkte er die Aufmerksamkeit auf die Thatsache, daß die Verschmelzung der Broyethalbahn mit den westschweizerischen Bahnen in schlagendem Widerspruche zu der in Eisenbahnsachen befolgten bernischen Politik stehen würde, da letztere bestrebt sei, gegen

das bestehende Uebergewicht der großen Gesellschaft ein Gegengewicht zu schaffen, indem sie die vermittelnden Linien und Bahnnetze in ihrer Unabhängigkeit von jenen unterstütze; schließlich brachte er in Erinnerung, daß nach dem Wortlaute des Art. 9 im Beschluß vom 4. November 1871 die Aktienbetheiligung des Standes Bern der Bedingung unterstellt sei, daß, im Falle der Betrieb der Broyethalbahn verpachtet werden sollte, die bernische Staatsbahn bei gleichen Bedingungen den Vorzug genießen würde.

Aus diesen Gründen erklärte der Regierungsrath, der Verschmelzung der Broyethalbahn mit der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft nicht beipflichten zu können, infolge dessen er die Einladung ablehnte, einer Konferenz zur Berathung dieser Frage beizuwohnen, welche ihm was ihn betraf, als im Prinzip gelöst erschien.

Nichts desto weniger haben der Regierungsrath von Waadt und die westschweizerische Eisenbahngesellschaft ihr gemeinschaftliches Ziel weiter verfolgt.

Seinerseits hat der Kanton Bern auf der Haltung, welche ihm seine Politik vorschreibt, beharrt. Der Bericht für das Jahr 1873 wird die weitern Phasen dieses Kampfes und die daraus erfolgenden Ergebnisse bringen.

D. Linie Lyß-Solothurn-Olten.

Unterm 12. Oktober 1871 stellte dieses Komite das Begehren um Ertheilung der Konzession für die auf bernischem Gebiet gelegenen Strecken von Lyß nach Leuzingen und von der solothurnischen Grenze des Amtsbezirks Wangen bis zur bernischen Grenze bei Oensingen, indem es sich vorbehielt, für diese letztere Strecke die Bahn auf dem rechten oder linken Aarufer zu erstellen.

Angesichts des Schlußsatzes im Art. 31 der vom Kanton Bern der Centralbahngesellschaft ertheilten Konzession, folgendermaßen lautend:

„Die Regierung verpflichtet sich, während den nächsten 30 Jahren (von 1852 an) keine Konzession andern Gesellschaften für Linien, welche mit den (in der Konzession der Centralbahn) aufgeführten

parallel sind, zu ertheilen, das heißt, für Eisenbahnen zwischen dem Jura und der Linie Bern-Murgenthal; sie verpflichtet sich zugleich, selbst keine solche zu erstellen noch zu betreiben."

beschloß der Große Rath am 4. November 1871, in dieses Begehren nicht einzutreten, indem er hinzufügte, daß das Initiativkomite dasselbe bei den eidgenössischen Behörden anbringen könne, welche durch die vorgenannte Bestimmung nicht gebunden seien.

Als der Bundesrath mit diesem Zwangskonzessionsbegehren behelligt wurde, lud er die Verwaltung der Centralbahngesellschaft ein, sich darüber zu erklären, ob sie beabsichtige, das im Art. 31 ihrer Konzession stipulirte Ausschlußrecht geltend zu machen. Nach vielfachen Korrespondenzen, welche zwischen dem Bundesrath, dem Regierungsrath und dem Direktorium der Centralbahngesellschaft ausgetauscht wurden, erklärte die Letztere unterm 23. Januar 1872, angesichts der energischen Haltung der bernischen Regierung, welche das Initiativkomite der Gäubahn aus allen Kräften unterstützte, daß sie keine Einwendung dagegen mache, wenn der Große Rath die verlangte Konzession ertheile, daß sie sich aber vorbehalte, für den Bau dieser Bahn das Vorzugs- oder Prioritätsrecht von Rechtens geltend zu machen, wenn es ihr durch die bernischen Behörden verweigert werden sollte.

Nach Abgabe dieser Erklärung von Seite der Centralbahn ertheilte der Große Rath am 3. Februar 1872 die vom Gäubahnkomite nachgesuchte Konzession, indem er sich darauf beschränkte, in dieselbe einen allgemeinen Vorbehalt für eventuelle Drittmannsrechte aufzunehmen.

Das Initiativkomite glaubte zur Zeit, als ihm diese Konzession ertheilt wurde, die unmittelbare Ausführung seiner Unternehmung vollständig gesichert, da seine Delegirten ungeachtet der Vorstellungen des Unterzeichneten den Termin für den Beginn der Erdarbeiten nicht über drei Monate hinausdehnen wollte.

Der Regierungsrath nahm indessen doch aus Vorsicht in die Konzession die Bestimmung auf, daß dieselbe ohne ausdrückliche Bewilligung des Großen Rathes weder direkt noch auf dem Wege der Fusion an eine andere Gesellschaft abgetreten werden dürfe (Art. 36) und überdieß, daß der Betrieb ohne dieselbe Ermächtigung weder verpachtet noch mit andern Unternehmungen fusionirt werden dürfe.

Wir müssen hiebei bemerken, daß die Regierung von Solothurn bezüglich der Wahl des Tracé's auf dem rechten oder linken Aarufer unterm 4. Dezember 1871 einseitig und ohne Vorwissen derjenigen von Bern den Beschluß gefaßt hatte, daß die Bahn nördlich von Luterbach auf das rechte Ufer übergehen und von da über Burg in der Richtung der Südseite von Wangen geführt werden solle. Der Regierungsrath des Kantons Bern, welcher das Tracé auf dessen Gebiet zwischen Wangen und Oensingen bestimmen sollte, hatte nicht mehr freie Hand. Er war gezwungen, wenn er nicht das Gelingen der Anstrengungen des Initiativkomite's gefährden und dagegen den Erfolg der rührigen Agenten der Centralbahn sichern wollte, welche die Gemeinden bearbeiteten, indem sie ihnen den Bau der Gäubahn ohne Betheiligung oder Subvention anboten, die durch Beschluß der solothurnischen Regierung vom 4. Dezember 1871 mehr oder weniger festgestellte Fortsetzung des Tracé's auf dem rechten Ufer der Aare mit einer Brücke über dieselbe im Süd-Osten von Wangen zu wählen. Er that dieß mittelst folgendem, am 3. Juni 1872 gefaßtem Beschluß:

„Der Regierungsrath des Kantons Bern,

nach Veranstaltung gründlicher Studien über die Frage betreffend die Baustelle für den Bahnhof in Wangen und nach eigener Prüfung derselben,

beschließt:

1. Die Station Wangen wird südlich vom Städtchen Wangen auf dem rechten Aarufer erstellt. Die endgültige Festsetzung der Baustelle durch den Regierungsrath wird gleichzeitig mit der Genehmigung der Baupläne stattfinden.

2. Diese Schlußnahme geschieht unter folgender Bedingung:

Zur Besorgung des Verkehrs der Gemeinden Wiedlisbach und Oberbipp wird die Gäubahngesellschaft so nahe als möglich bei diesen Ortschaften, zwischen Wangen und Niederbipp, eine Station mit Waarenschuppen errichten, an deren Erstellungskosten, sowie an allfällige daherige Mehrkosten des Bahnbaues die betheiligten Gemeinden in entsprechendem Maße durch Aktienübernahme beizutragen haben.

Die Festsetzung der Baustelle für diese Station geschieht durch den Regierungsrath anläßlich der Genehmigung der Baupläne.

3. Der Regierungsrath behält sich vor, auf diese Beschlüsse zurückzukommen, falls die Gäubahn nicht von derjenigen Gesellschaft erbaut werden sollte, welche durch das gegenwärtige Initiativkomite gegründet worden ist, oder falls sie nicht eine von den in der Schweiz bestehenden Eisenbahngesellschaften gänzlich unabhängige Unternehmung bilden sollte. Für diese Fälle wahrt sich der Regierungsrath volle Freiheit seiner Entschließungen betreffend die Bestimmungen der Tracés, der Bahnhöfe und Stationen u. s. w.

4. Die Gäubahngesellschaft wird darüber wachen, daß die Versprechen, welche Herr Napier in seinem Briefe vom 9. Weinmonat vorigen Jahres an den Stadtrath von Solothurn gegeben hat, so viel möglich erfüllt werden, namentlich in Betreff der Erstellung einer Aarbrücke mit Zufahrtsstraße zwischen Flumenthal und Burg. Der Regierungsrath wird sich hiefür bei der Regierung von Solothurn verwenden.

5. Durch die vorstehenden Beschlüsse werden die Bestimmungen des Art. 7 der Konzession, welche der Große Rath des Kantons Bern dem Komite der Gäubahn am 3. Hornung d. J. ertheilt hat, keineswegs abgeändert.

Dieser Beschluß, welcher vom interkantonalen Komite lebhaft gewünscht wurde, sollte nach dessen wiederholten Erklärungen das Gelingen der unabhängigen Unternehmung der Gäubahn sichern.

Es scheint indessen, daß diese Unternehmung nicht so solid angelegt war, als man den bernischen Behörden vorgab, welche bald darauf in Erfahrung brachten, daß der Forfait-Vertrag mit den Herren Napier und Kuchen für den Bahnbau und die Kapitalbeschaffung gescheitert war. Das Komite mußte alsdann auf andere Kombinationen Bedacht nehmen. Es eröffnete Unterhandlungen für den Bahnbau mit schweizerischen Unternehmern und mit dem Hause Gouin in Paris, und für die Kapitalbeschaffung mit den Banken von Solothurn, Winterthur und mit der waadtländischen Finanzgesellschaft. Infolge dieser neuen Anstrengungen erhielt das Gäubahnkomite drei Angebote für den Bahnbau à forfait, wovon zwei beinahe im gleichen Betrage, wie der Voranschlag, und das dritte unter demselben. Es gelang ihm auch, einen provisorischen Finanzvertrag mit einem Syndikat von schweizerischen Banken abzuschließen.

Zu dieser Zeit wurde nun auch der Vorschlag gemacht, die Ostschweiz mit der Westschweiz vom Leman bis zum Bodensee durch

eine von den großen Eisenbahngesellschaften unabhängige Eisenbahn zu verbinden. Diese Unternehmung, welcher man den schönen Namen „Nationalbahn" gab, sollte aus folgenden Linien zusammengesetzt werden: Broyethalbahn, Gäubahn (Lyß-Aarau) und den Linien Aarau-Otelfingen-Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Die Idee zur Erstellung dieser Nationalbahn war eine glückliche, deren Verwirklichung dem zu starken Uebergewicht der drei großen Gesellschaften, der Nordostbahn, der Centralbahn und der westschweizerischen Bahnen ein Gegengewicht geschaffen hätte; diese von den genannten mächtigen Bahngesellschaften unabhängige Zwischenlinie hätte deren Monopol zum Theil gebrochen, zum großen Vortheil des Publikums und der Schweiz im Allgemeinen.

Ein Projekt von so großer Tragweite konnte nicht verfehlen, von Seite derjenigen Bahngesellschaften, deren besondere Interessen dadurch bedroht wurden, eine lebhafte Opposition hervorzurufen. Jede von ihnen rückte ins Feld, um den verschiedenen Sektionen und Gruppen der Nationalbahn Hindernisse in den Weg zu legen. Sie versuchten zuerst zu verhindern, daß die für die Vervollständigung dieser Unternehmung erforderlichen Konzessionen ertheilt werden. Der Nordostbahn gelang es, die für die Strecke von Baden nach Otelfingen verlangte Konzession hinauszuschieben.

Die zweite Taktik, welche in Scene gesetzt wurde, um die Nationalbahn zu neutralisiren, bestand in den zahlreichen Versuchen, welche die großen Gesellschaften machten, um mittelst Fusion oder Konzessionsabtretung die drei Gruppen, welche zusammen die neue Linie vom Leman bis zum Bodensee bilden sollten, zu absorbiren. In dieser Absicht haben die westschweizerischen Bahnen der Broyethalbahn das Anerbieten gemacht, zu anscheinend vortheilhaften Bedingungen in ihre Association einzutreten. Bis jetzt wurden diese Offerten zurückgewiesen, Dank der Energie des Verwaltungsrathes der Broyethalbahn und der ihr vom Regierungsrath des Kantons Bern gewährten Unterstützung, welcher es gelang, den Einfluß der waadtländischen Regierung auf diese Unternehmung bis zu einem gewissen Grade zu paralysiren.

Die Nordostbahn ihrerseits vernachlässigte nichts, um sich der Linie Otelfingen-Winterthur-Singen-Kreuzlingen zu bemächtigen. Noch vor Kurzem war die Sachlage günstig für sie, heute aber hat sich der Wind bereits wieder gegen sie gekehrt, und die Aufrechterhaltung dieser wichtigen Gruppe befestigt sich.

Die Centralbahngesellschaft dagegen marschirte gegen die Gäubahnunternehmung auf, und zwar vom Augenblick an, als sich das interkantonale Initiativkomite konstituirte, und hauptsächlich, sobald dieses die Konzessionen für seine Linien auf den Gebieten der Kantone Solothurn und Bern verlangte. Wir haben bereits der wiederholten Versuche Erwähnung gethan, welche diese Gesellschaft im November und Dezember 1871 und im Januar und Februar 1872 machte, um die Anerkennung eines Prioritäts- oder Vorzugsrechtes zu erlangen, welche sie für den Bau und Betrieb der Gäubahnlinie zu haben vorgab.

Als die bernischen Behörden das Vorhandensein dieses vorgeblichen Rechtes bestritten, reichte die Centralbahngesellschaft am 2. Februar 1872 für die auf bernischem Gebiete befindlichen Strecken ein Konzessionsbegehren ein. Dieses Begehren gelangte einen Tag nach den Verhandlungen des Großen Rathes über die Konzession zu Gunsten des Initiativkomite's in den Besitz des Regierungsrathes. Wenn man auch zugeben wollte, daß dieses Begehren noch rechtzeitig eingelangt sei, so hätte dieser Umstand am Resultat doch nichts geändert, indem die oben angeführten eisenbahnpolitischen Erwägungen doch dahin geführt hätten, diese Konzession einer von der Centralbahn unabhängigen Gesellschaft zu ertheilen.

Die Herren Napier und Kuchen erfüllten die Verpflichtungen, welche sie gegenüber dem Gäubahnkomite im Anfange des Jahres 1872 eingegangen waren, nicht. Dasselbe sah sich deßhalb in die Unmöglichkeit versetzt, der im Art. 6 seiner Konzession festgesetzten Bedingung zu genügen, welche vorschrieb, daß die Erdarbeiten binnen drei Monaten nach der Bundesgenehmigung (23./26. Febr. 1872), also bis zum 26. Mai 1872, in Angriff genommen werden sollten.

Die Centralbahn beeilte sich, sich diesen Umstand nutzbar zu machen und erneuerte am 3. Juni 1872 das Gesuch, die dem Initiativkomite ertheilte Konzession auf sie überzutragen. Gleichzeitig gab sie die Erklärung ab, daß sie diese Bahn bauen würde, ohne von den interessirten Kantonen und Gemeinden irgendwelche Betheiligung zu beanspruchen.

Am 13. desselben Monats stellte das Initiativkomite das Begehren um Erneuerung seiner Konzession vom 3 Februar 1872.

Der Große Rath trat erst im November darauf wieder zusammen; die Behandlung dieser beiden Begehren wurde daher bis zu diesem Zeitpunkt verschoben. Der engere Ausschuß des Gäubahnkomite hatte daher genügend Zeit, um gegenüber der Nationalbahn-

unternehmung Stellung zu nehmen und seine Bau- und Finanzverträge abzuschließen; es scheint aber nicht so rasch gehandelt zu haben, wie man voraussetzen durfte und wie die Umstände überdieß es erheischten.

Folgende zwei Thatsachen werden diese Behauptung rechtfertigen:

Im Monat August 1872 fand in Biel eine Versammlung von Delegirten der drei Bahngesellschaften statt, welche die Nationalbahn gründen sollten (Broyethalbahn, Gäubahn und die Gesellschaft für die Linie Aarau-Winterthur-Singen) und der betheiligten Kantone, um einen Projekt-Associationsvertrag dieser drei Unternehmungen zu berathen und vorderhand eine Betriebsfusion zu vereinbaren. Bei dieser ersten Versammlung wurde man über die Grundlagen dieser Fusion einig. Ein von Herrn Ständerath Roguin vorgelegter Projektvertrag wurde sogar im Prinzip genehmigt.

Eine zweite Versammlung der Abgeordneten der Regierungen der Kantone Waadt, Freiburg, Bern, Solothurn, Aargau, Zürich, Schaffhausen und Thurgau fand am 2. September in Olten statt und hatte zum Zweck, die Maßregeln zu berathen, welche zu nehmen seien, um das Zustandekommen der Nationalbahn zu begünstigen. Diese Versammlung beschloß einstimmig, den verschiedenen Regierungen den Antrag zu stellen, eine Kommission zu ernennen, welche an dem Zustandekommen dieses großen Werkes zu arbeiten beauftragt werden sollte. Die Kantonsregierungen sollten eingeladen werden, diesen Antrag zu genehmigen und an eine dritte Versammlung Abgeordnete zu senden, welche die Ernennung dieser Kommission vornehmen sollte.

Der Regierungsrath des Kantons Bern beeilte sich, seine Zustimmung zu den in der Konferenz vom 2. September gefaßten Beschlüssen zu ertheilen, indem er der Regierung von Solothurn folgendes Schreiben zugehen ließ:

„Bern, den 7. September 1872.

„Nach dem Bericht unserer Abgeordneten an die auf den 2. dieß einberufene Konferenz in Olten hatte die letztere zum Zweck, vorerst die gegenwärtige Lage der projektirten Nationalbahnen Palezieux und Iferten nach Singen und Kreuzlingen zu prüfen, sowie die dabei einzunehmende Stellung und die Mittel zu berathen, welche von den an dem Zustandekommen dieses großen Werkes des öffentlichen Wohls und des allgemeinen Interesses der Schweiz betheiligten Kantonen anzuwenden seien.

„Was nun den ersten Punkt betrifft, d. h. die gegenwärtige Situation der Nationalbahn, so geht aus dem Bericht unserer Abgeordneten hervor, daß ein Theil dieser Unternehmung, nämlich die Längenbahn durch das Broyethal von Palezieux nach Lyß gesichert ist und daß die Erdarbeiten auf waadtländischem Gebiet begonnen haben. Mit dem Initiativkomite der Transversalbahn Freiburg-Stäffis-Iferten sind Unterhandlungen angeknüpft für eine Fusion mit der Längenbahn. Was die Gäubahn anbetrifft, so besitzt das Komite für die Linie von Lyß nach Aarau über Solothurn nach Olten für die auf den Gebieten der Kantone Solothurn und Aargau befindlichen Strecken die Konzession und hat die Erneuerung derjenigen anbegehrt, welche ihm vom Kanton Bern ertheilt wurde.

„Das Baukapital für dieselbe ist sozusagen vollständig vorhanden.

„Die Bahngesellschaft für die Linien Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Bauma ist im Besitz der Konzessionen für die Linien der Nationalbahn in der Ostschweiz, mit Ausnahme derjenigen von der Aargauischen Grenze über Baden, Mellingen und Lenzburg nach Aarau.

„Im Monat Januar abhin hat dieselbe diese Konzession vom Kanton Aargau verlangt. Der Große Rath dieses Kantons ist auf den 23. einberufen, um dieses Begehren und dasjenige der Nordostbahn, welche für die Strecke von der zürcherischen Grenze bis nach Baden in Konkurrenz ist, zu behandeln."

„Was die Stellung anbetrifft, welche die Regierungen derjenigen Kantone, welche von der Nationalbahn berührt werden, einzunehmen haben, so war die Konferenz einstimmig der Ansicht, daß sie gegenüber diesem großen Werke, welches bestimmt ist, durch eine Thalbahn eine direkte Kommunikationslinie zwischen dem Genfer- und Bodensee zu erstellen, nicht gleichgültig bleiben können; daß im Gegentheil das öffentliche Wohl und eine nationale Politik in Eisenbahnsachen erheischen, daß eine fortlaufende und unabhängige Linie zwischen die großen Linien der Westbahnen, der Centralbahn und Nordostbahn eingeschoben werde, welche alle Anstrengungen machen, um sich der verschiedenen Strecken der Nationalbahn zu bemächtigen, welche ihr Monopol bedrohten.

„Die Konferenz vom 2. September hat anerkannt, daß die gegenwärtig dringendste Frage darin bestehe, die für die „Vervollständigung der Unternehmung und hauptsächlich für die Strecke von

der zürcherischen Grenze über Baden, Mellingen, Lenzburg nach Aarau erforderlichen Konzessionen zu erhalten

„In dem zwischen der Centralbahn, der Nordostbahn und dem Kanton Aargau abgeschlossenen Vertrag betreffend die Südbahn und die aargauischen Eisenbahnen, hat dieser Kanton auf das Recht verzichtet, diese Konzession zu gewähren, es sei denn gegen Bezahlung von einer Million Franken an die genannten Gesellschaften. Diese Ausschlußbestimmungen begründen die ernsthaften Befürchtungen, welche über den Erfolg des Konzessionsbegehrens von Seite der Bahngesellschaft von Winterthur für die Linie Baden-Aarau vorhanden sind.

„Unter diesen Umständen wurde im Schooße der Konferenz der Antrag gestellt, durch die Abgeordneten der betheiligten Regierungen eine Kommission zu ernennen, mit dem Auftrage, das Zustandekommen der Nationalbahn-Unternehmung im Allgemeinen zu fördern.

„Nach Anhörung des bezüglichen Berichtes unserer Abgeordneten haben wir den Beschluß der Konferenz vom 2. September, betreffend die Einberufung einer nochmaligen Konferenz zum Zwecke der unverzüglichen Ernennung der vorgeschlagenen Kommission unsere Zustimmung ertheilt.

„Genehmigen Sie ꝛc."

Die Regierung von Solothurn, von welcher zwei Mitglieder (die Herren Vigier und Baumgartner) in den engern Ausschuß des Gäubahn-Komites gewählt wurden, hat den Beschlüssen der Versammlung vom 2. September keine Folge gegeben, und das Schreiben des Regierungsrathes nicht einmal einer Antwort gewürdigt.

Am 9. August 1872 wurde der bernischen Regierung ein Begehren eingereicht, dahingehend, der Kanton Bern möchte sich bei der Bahnunternehmung Lyß-Olten mit einer Subvention von Fr. 500,000 betheiligen. Dieses Begehren war unterzeichnet: „Für das Komite der schweizerischen Thalbahn, der Präsident; H. Dietler, der Aktuar: O. Hartmann."

Am 16. gl. Mts. schrieb Herr Großrath J. R. Vogel dem Präsidenten des Regierungsrathes, daß dieses Begehren ohne Vorwissen der bernischen Mitglieder des Initiativkomite's der Gäubahn dem Regierungsrath eingereicht worden sei, und daß es vorderhand dem Regierungsrath nicht unterstellt werden soll, da das Komite zuerst alle zu seiner Verfügung stehenden Mittel zu erschöpfen beabsichtige, bevor es an die Staatshülfe Anspruch machen wolle.

Herr Landammann Vigier erklärte sich mit Schreiben vom 9. gleichen Monats mit der Ansicht des Herrn Vogel einverstanden. Seither wurde dieses Begehren um eine Staatsbetheiligung nicht mehr erneuert.

Der Regierungsrath mußte um so mehr glauben, daß das Gäubahnkomite auf dieses Begehren verzichte und daß es das erforderliche Baukapital auf eine andere Weise beschafft habe, als die Regierung von Solothurn Anfangs Oktober 1872 den Finanzausweis genehmigte.

Angesichts dieser Komplikationen, welche im Herbst 1872 im Schooß der östlichen und westlichen Gruppen der Nationalbahn auftauchten, beschloß der Regierungsrath, um sich über die Mittel, welche durch die Umstände geboten waren, um dieser Unternehmung zu gelegener Zeit eine energische Unterstützung zu gewähren, besser zu orientiren, die Verhandlungen über die Konzessionserneuerung der Gäubahn und der übrigen daran sich knüpfenden Fragen auf die ordentliche Session im Monat Dezember zu vertagen. Er hoffte, daß sich die Situation bis zu dieser Zeit abklären werde und daß er dannzumal in voller Kenntniß der Sachlage sowohl die Gäubahn und die Broyethalbahn, als auch die gesammte Nationalbahn-Unternehmung wirksamer unterstützen könne. Vor dem Schluß der Session im Monat November ersuchten aber die Herren Staatsräthe Vigier und Baumgartner, welche an der Spitze des Gäubahnkomite's standen, den Regierungsrath inständig, dem Großen Rathe die fragliche Konzessionserneuerung noch vor Schluß der Session vorzulegen. Sie erklärten, daß diese Erneuerung eine *conditio sine qua non* zur Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit der Gäubahn sei, welche sonst genöthigt würde, sich in die Arme der Centralbahn zu werfen. Herr Landammann Vigier machte in einem am 20. November 1872 an die unterzeichnete Eisenbahndirektion eingereichten Schreiben über die von dieser Direktion über die Situation der Gäubahn im Monat November verlangte Auskunft folgende Mittheilungen:

„Was die Finanzlage anbetrifft, so haben wir mit Herrn Keller, Direktor der Bank von Winterthur, mit der Bank von Solothurn und mit andern Finanzinstituten einen Vertrag abgeschlossen, durch welchen das Bau- und Betriebskapital gesichert ist..

„Für den Bahnbau haben wir zwei Offerten erhalten, welche die Ausführung desselben sammt der Anschaffung des Rollmaterials für eine Summe von 8,000,000 ermöglichen...

„Es ist Hoffnung vorhanden, daß der Kanton Aargau die Konzession für die Nationalbahn ertheilen werde...

„Wir ersuchen Sie, unsere Konzessionserneuerung in der gegenwärtigen Session Ihres Großen Rathes behandeln zu lassen.

„Eine Vertagung würde unser Unternehmen zu Grunde richten."

Angesichts dieser Versicherungen über das Vorhandensein der finanziellen Mittel und der Wichtigkeit der von den Herren Vigier und Baumgartner ausgesprochenen Befürchtungen zögerte der Regierungsrath nicht, dem Großen Rathe die Erneuerung der am 3. Februar dem Komite der Lyß-Olten-Bahn ertheilten Konzession zu beantragen, ohne das vorliegende Begehren der Centralbahn in Berücksichtigung zu ziehen. Nach lebhaften Verhandlungen, welche fast die ganze Sitzung vom 23. November 1872 in Anspruch nahmen, beschloß der Große Rath mit einer Mehrheit von 87 gegen 45 Stimmen einzutreten, und genehmigte in definitiver Abstimmung mit großer Mehrheit die Anträge des Regierungsrathes. Infolge dessen gelangte das interkantonale Komite neuerdings in den Besitz dieser Konzession; die Frist für den Beginn der Erdarbeiten wurde bis zum 23. September 1873 verlängert.

Der Regierungsrath glaubte nun nach diesem Beschlusse, daß die ganze Angelegenheit sich auf guten Wegen befinde, und daß das Gäubahn-Unternehmen endlich als Glied der vom Leman bis zum Bodensee reichenden Nationalbahn gesichert sei, als er gegen Mitte Januar abhin unter der Hand benachrichtigt wurde, daß die Herren Baumgartner, Vigier und Dietler mit dem Direktorium der Centralbahn in ernsthafte Unterhandlungen zur Abtretung der Gäubahnkonzessionen eingetreten seien. Auf diese überraschenden Nachrichten verlangte er von ihnen Aufschluß, und sie gestanden, daß in der That Besprechungen darüber stattgefunden hätten, daß aber noch nichts beschlossen worden sei. Sie rechtfertigten die Eröffnung dieser Vorverhandlungen durch das Anerbieten ab Seite der Centralbahn, die Linie Lyß-Solothurn-Olten auf ihre Rechnung und Gefahr nach den Plänen des Herrn Dietler zu bauen, ohne von den Gemeinden oder Kantonen irgend welche Subvention oder Betheiligung zu verlangen. Sie entschuldigten sich auch mit der durch die an dem Bau der Gäubahn betheiligten Gegenden geäußerten Ungeduld, welche eine unverzügliche Lösung dieser Frage verlangen.

In einer Vorversammlung, welche am Vormittag des 21. Januar stattfand, d. h. vor der offiziellen Versammlung des größern

Komite's, machten die Abgeordneten des Regierungsrathes des Kantons Bern ernsthafte Vorstellungen über die bedauernswerthen Folgen, welche die Annahme der Eröffnungen der Centralbahn nach sich zögen; sie ersuchten die Mitglieder der Regierung von Solothurn, welche das Gäubahnkomite leiteten, dringend, die begonnenen Anstrengungen energisch fortzusetzen, um die Gäubahn als unabhängiges Unternehmen zu konstituiren, und hauptsächlich die unterhandlungen mit den Banken von Winterthur, Solothurn 2c. für die Kapitalbeschaffung, und mit dem Hause Gouin & Comp. in Paris für den Bahnbau fortzusetzen.

Das große interkantonale Initiativkomite versammelte sich am 21. Januar abhin um 2 Uhr Nachmittags in Solothurn, um die Gesellschaftsstatuten der Gäubahn zu berathen. Diese Statuten wurden angenommen mit Ausnahme des Art. 39, welcher zur nochmaligen Vorberathung zurückgewiesen wurde. Am Schlusse der Sitzung theilten die Herren Dietler, Baumgartner und Vigier das Schreiben mit, in welchem die Centralbahn das Anerbieten machte, die Gäubahn auf ihre Kosten nach den Plänen des Herrn Dietler zu erbauen, und beantragten der Versammlung, eine Kommission zu ernennen mit dem Auftrag, gleichzeitig die Anstrengungen für den Bau einer unabhängigen Bahn Lyß-Solothurn-Olten-Aarau und die Unterhandlungen mit der Centralbahn fortzusetzen.

In dieser nämlichen Versammlung vom 21. Januar wurde auf den Antrag des Herrn Bankdirektor Kaiser beschlossen, die Regierungen der Kantone Bern und Solothurn vor dem Abschluß eines definitiven Projekt-Vertrages mit der Centralbahn zur Theilnahme an den Unterhandlungen einzuladen. Die Kommission wurde zusammengesetzt aus den Herren Baumgartner, Vigier und Dietler. Diese Herren scheinen den in dieser Versammlung gefaßten Beschlüssen nicht große Rechnung getragen zu haben, und anstatt die ersten Unterhandlungen mit den Banken und dem Hause Gouin im Gang zu erhalten, davon vollständig Umgang genommen und sich mit den Unterhandlungen mit der Centralbahn begnügt zu haben.

Unterm 3. Februar benachrichtigte Herr Großrath Vogel den Regierungsrath, daß die Grundlagen (Punktationen) der Konvention für die Konzessionsabtretung mit dem Direktorium dieser Gesellschaft abgeschlossen worden seien, ohne daß man den Regierungen Gelegenheit gegeben habe, sich an den Verhandlungen zu betheiligen.

Unmittelbar nach dem Empfang dieser Mittheilung durch Herrn Vogel sandte der Regierungsrath folgendes Schreiben an die Regierung von Solothurn:

„Bern, den 8. Februar 1873.

„Unterm 7. Dezember 1872 haben wir Euch die Mittheilung gemacht, daß wir mit allen Kräften die Bestrebung der betheiligten Stände für eine schweizerische Nationalbahn unterstützen werden, und daß wir den Beschlüssen der Konferenz vom 2. September 1872, welche von den Kantonen Waadt, Freiburg, Solothurn, Aargau, Zürich, Schaffhausen und Bern beschickt war, beistimmen, wonach eine neue Konferenz in Aussicht gestellt war, zur Ernennung einer Kommission, welcher die Aufgabe gegeben wurde, die nöthigen Schritte zu thun, um dieser Nationalbahn eine befriedigende Lösung zu bringen.

„Unsere Zuschrift ist seitdem unbeantwortet geblieben, obschon die Nothwendigkeit eines Zusammenhaltens der bei der Nationalbahn betheiligten Kantone zur Erreichung des gemeinschaftlichen Zweckes mehr als je vorhanden ist.

„Wenn wir daher Euch, weil Ihr in dieser Angelegenheit die Initiative ergriffen habet, dieselbe in Erinnerung bringen, so geschieht es nicht nur deßhalb, weil das Zustandekommen der Nationalbahn die Bestrebungen der Kantone zur Unabhängigkeit und Selbstständigkeit in Eisenbahnsachen einem glücklichen Erfolge zuführen wird, sondern auch deßhalb, weil wir befürchten müssen, Ihr werdet Euch durch den Drang der Umstände leiten lassen, einen wichtigen Zweig dieser nationalen Linie an eine Konkurrenzlinie zu übertragen, welche bis dahin den volkswirthschaftlichen Interessen zu wenig Rechnung getragen hat.

„Es ist uns nämlich von Abgeordneten der betheiligten Gemeinden und des Kantons mitgetheilt worden, es stehe die Abtretung der Konzession für die Linie Lyß-Olten an die Centralbahn bevor, und die Unterhandlungen seien in solcher Weise eingeleitet, daß der fertige Vertrag den beiden betheiligten Kantonsregierungen werde zur Genehmigung vorgelegt werden, ohne daß dieselben sich vorher darüber aussprechen können.

„Wir müssen Euch daher ersuchen, uns beförderlichst über den Sachverhalt Bericht zu erstatten.

„Eine solche Konzessionsabtretung hätte für den Kanton Bern mit Rücksicht auf seine bisherigen Eisenbahnbestrebungen ein so starkes Interesse, daß er verlangen muß, eine derartige Uebertragung einer

wichtigen Linie durch eine Konkurrenz-Gesellschaft dürfe nicht bloß durch Sanktion des daherigen Abtretungsvertrages genehmigt werden, sondern vielmehr verlangen darf, daß die Interessen der bei der Linie betheiligten Kantone vorher durch Abgeordnete desselben näher beleuchtet und die zweckentsprechenden Maßnahmen getroffen werden.

„Der Kanton Bern hat ferner ein Recht, zu verlangen, daß, bevor eine Abtretung dieser Linie des Nationalbahnnetzes in's Werk gesetzt oder auch nur darüber verhandelt wird, die bei der Nationalbahn betheiligten Kantone angehört werden.

„Wir laden Euch daher ein, eine Konferenz der beiden Kantone Solothurn und Bern in Verbindung mit den Gemeindeabgeordneten zur Besprechung dieser Angelegenheit zu veranstalten und gleichzeitig auch eine Konferenz der bei der Nationalbahn betheiligten Kantone einzuberufen.

„Indem wir Euern Entschluß in dieser Angelegenheit gewärtigen ꝛc."

Da dieses Schreiben ohne Beantwortung blieb, so verlangte der Regierungsrath per Telegraph eine Konferenz, welche auf den 14. Februar um 10 Uhr Vormittags in Solothurn festgesetzt wurde. Bei dieser Konferenz erklärten die Herren Baumgartner und Vigier wiederholt, daß mit der Centralbahn nichts abgeschlossen worden sei. Die Abgeordneten des Kantons Bern bestanden darauf, daß vor Allem die Unterhandlungen im Sinne der Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit fortgesetzt werden und verlangten, daß die Gäubahn jedenfalls nicht die erste sei, welche das Zeichen der Auflösung der Nationalbahn gebe, indem sie sich in diesem Moment in die Arme einer Konkurrenz-Gesellschaft werfe: mit andern Worten, sie wollten, daß der vorgeschlagene Projekt-Vertrag weder unterzeichnet noch angenommen würde, bevor man alle Mittel erschöpft habe, um die Autonomie der Gäubahn aufrecht zu erhalten, und bevor man sehe, welche Wendung die Angelegenheiten der Broyethalbahn und der Linie Aarau-Olten-Winterthur-Singen-Kreuzlingen nehmen werden. Die bernischen Delegirten hoben in der Konferenz vom 14. Februar vor Allem die Wichtigkeit hervor, Zeit zu gewinnen, um einerseits die Existenz der Nationalbahn nicht zu kompromittiren, welche auch ohne diesen neuen Zwischenfall schon schwankend genug sei und außerdem, um dem Kanton Bern zu verstatten, die Jurabahnfrage zu erledigen. Sie bemerkten, daß, wenn diese große Frage einmal gelöst sei, die Jurabahngesellschaft der Gäubahn eine mächtige Unterstützung leihen könne; sie fügten endlich hinzu, daß der Kanton

Bern im Nothfall von den Aktien im Betrage von Fr. 700,000, welche zur Vervollständigung des Aktienkapitals der Gäubahn noch nothwendig seien, für Fr. 4—500,000 zeichnen würde. Die Herren Baumgartner und Vigier antworteten ausweichend auf die drängenden Fragen der bernischen Abgeordneten; diese kehrten immerhin mit der Ueberzeugung, zurück, daß ihren rechtmäßigen Begehren Rechnung getragen werde. Nichtsdestoweniger beantragten sie beim Regierungsrath die Aberlassung folgender zwei Schreiben an die Regierung von Solothurn und an das Gäubahn-Komite:

„Bern, den 15. Februar 1873.

„Nachdem Ihr auf unsere Einladung zur Veranstaltung einer Konferenz betreffend die Gäubahn, keine Rückäußerung gabet, ernannten wir eine Abordnung, um mit Euern Delegirten den Gegenstand zu besprechen, welche Abordnung sich zu diesem Zwecke nach Solothurn begeben hat.

„Es ergibt sich nun aus dem von unsern Abgeordneten erstatteten Berichte, daß nach den Mittheilungen Eurer Delegirten die Verhandlungen mit der Centralbahn nicht so weit gediehen sein sollen, daß bereits schriftliche Punktationen vorhanden wären, indem nur mündlich verhandelt worden sei und noch verschiedene Differenzen obwalten. An der Konferenz hatten wir das Begehren gestellt, es möchten die Unterhandlungen mit der Centralbahn ruhen, bis die Verhandlungen über unsere jurassischen Bahnen im Großen Rathe erledigt sind, was bis Ende dieses Monats der Fall sein wird, was jedoch von Euern Abgeordneten nicht bestimmt zugesagt wurde.

„Wir sind nun im Falle, dieses Begehren zu wiederholen. Es kann Euch nicht entgehen, daß wir an dem Zustandekommen der Gäubahn als selbstständiges Unternehmen ein großes Interesse haben; wir werden daher, sobald die Jurabahnfrage erledigt sein wird, diesem Gäubahnunternehmen unsere volle Aufmerksamkeit schenken, und mit Euch über diese Angelegenheit weiter konferiren.

„Immerhin sprechen wir die Erwartung aus, Ihr werdet bei weitern Verhandlungen mit der Centralbahn uns rechtzeitig davon benachrichtigen, indem wir zur Wahrung der Interessen des Kantons Bern, und insbesondere der betheiligten Gemeinden bei den betreffenden Unterhandlungen auch unser Wort mitreden wollen."

„Bern, den 19. Februar 1873.

„Es hat uns höchlich befremdet, daß in Betreff der Gäubahnangelegenheit allen Verabredungen zuwider mit der Centralbahn

einseitig von solothurnischer Seite verhandelt wird. Wir müssen nun allen Ernstes und unter Vorbehalt weiterer Schritte darauf bestehen, daß der Entwurf eines Vertrages betreffend die Gäubahn dem internationalen Komite nicht eher vorgelegt wird, als bis neue Verhandlungen gepflogen werden, an welchen auch bernische Abgeordnete Theil genommen."

Diese Anstrengungen waren alle nutzlos.

Am 16. Februar abhin, also zwei Tage nach der Konferenz, in welcher die bernischen Abgeordneten so dringend darauf bestanden, diese Angelegenheit zu verschieben, — unterzeichneten die Herren Baumgartner und W. Vigier den Projekt-Vertrag, welcher die Linien der Gäubahn in die Hände der Centralbahn überlieferte. Dieser Vertrag wurde vom Verwaltungsrath dieser Gesellschaft am 22. Febr. mit 18 gegen 3 Stimmen (die bernischen Mitglieder) genehmigt und am 24. gleichen Monats vom interkantonalen Komite der Gäubahn mit großer Majorität ratifizirt. Weder der Verwaltungsrath der Centralbahn, noch das interkantonale Komite, welches von der bernischen Regierung immer unterstützt wurde, würdigten das bescheidene Begehren der Repräsentanten des Regierungsrathes, die Ratifikation um 14 Tage oder um einen Monat hinauszuschieben, einer Berücksichtigung.

E. Linie Lyß-Herzogenbuchsee (Langenthal-Zofingen.)

Die Sachlage betreffend diese Linie hat im Laufe des Jahres 1872 keine Veränderung erlitten.

Jüngst ist die Idee aufgetaucht und günstig aufgenommen worden, diese Linie von Herzogenbuchsee über Langenthal und Bleienbach bis Zofingen weiter zu führen, wo sie sich an die projektirte Nationalbahn (Zofingen-Lenzburg-Baden-Winterthur-Singen und Kreuzlingen) anschließen würde. Mehrere Zusammenkünfte von Abgeordneten der bei diesem neuen Projekt interessirten Kantone und Gemeinden sind im Monat April und Mai 1873 abgehalten worden. Die Vorstudien sind von der Direktion der Eisenbahnen gemacht worden und ist aus ihnen ersichtlich, daß es möglich ist, die Linie Lyß-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen unter sehr günstigen technischen Verhältnissen (das Maximum der Steigung ist 10 bis 11 $^{0}/_{00}$) auf kleinen Strecken herzustellen.

Ein Initiativkomite hat sich behufs Ausführung dieses Projektes gebildet und ist gegenwärtig bei den Bundesbehörden um Konzessionirung dieser Linie eingekommen

Die Ausdehnung dieser Linie und der annähernde Kostenpunkt sind:

Die Strecke Winterthur-Baden-Zofingen, $80^1/_2$ Kilometer lang, ist auf $15^1/_2$ Millionen Franken; die Strecke Zofingen-Herzogenbuchsee-Lyß, 62 Kilometer lang, auf 10 bis 11 Millionen Franken, zusammen $141^1/_2$ Kilometer auf 25 bis $26^1/_2$ Millionen Franken Herstellungskosten taxirt.

F. Die Linien Solothurn-Burgdorf-Langnau und Utzenstorf-Bätterkinden-Schönbühl.

Die sogenannte Emmenthalbahngesellschaft hat ihre Statuten ausgearbeitet und sich, nachdem dieselben von der zuständigen Behörde sanktionirt worden sind, endgültig konstituirt. Sie besitzt das nöthige Kapital, die Linie Solothurn-Burgdorf, deren Arbeiten nahe daran sind, in Angriff genommen zu werden, herzustellen.

Im Monat Dezember 1872 hat diese Gesellschaft beim Großen Rath die Konzession zur Herstellung und zum Betrieb nachstehender Eisenbahnlinien nachgesucht:

1. Von Utzenstorf-Bätterkinden nach Schönbühl über Fraubrunnen und Jegenstorf.
2. Von Burgdorf nach Langnau über Goldbach-Lützelflüh.

Diese Konzession ist der Emmenthalbahngesellschaft vom Großen Rath in seiner Sitzung vom 19. Dezember 1872 bewilligt worden und ist das Ratifikationsgesuch bereits in Händen der Bundesbehörden.

G. Sogenannte Wasserfallen-Linie.

(Von Liestal nach Schönbühl über Balsthal, das Gäu, Solothurn, Bätterkinden und Jegenstorf.)

Die Verwirklichung dieses Bahnprojektes wird von der Centralbahngesellschaft erstrebt in der Absicht, der bernischen Jurabahn eine Konkurrenzbahn von Basel nach der Westschweiz zu erstellen.

Diese Linie besteht aus drei wohlunterschiedenen Sektionen, nämlich:

1. Liestal-Reigoldswyl-Wasserfallen-Balsthal-Densingen oder Dürrmühle;

2. Von Densingen oder Dürrmühle durch das Gäu nach Solothurn und

3. Von Solothurn über Bätterkinden und Jegenstorf nach Schönbühl.

1. Sektion. Liestal-Wasserfallen-Densingen oder Dürrmühle.

Das Tracé dieser Sektion geht vom Bahnhof zu Liestal aus, zieht sich längs der Centralbahn mit demselben Gefälle auf 690 Meter hin. Von da biegt sie nach Süden mit einer Steigung von 19 bis 20 ‰ bis zur Station Reigoldswyl. Von dieser Station bis nach Heiterberg oberhalb Mümliswyl ist die Bahn unterirdisch, der Tunnel ist 3526,5 Meter (11,755 Fuß) lang und fällt um 10 ‰.

Der höchste Punkt der Linie ist bei der südlichen Einfahrt in den Tunnel in einer Höhe von 622,5 Meter (2075 Fuß).

Auf der Südseite der Jurakette steigt die Linie mit einem Gefälle von 20 ‰ bis zur Klus hinab und schließt sich bei Densingen an die Gäubahn an.

Die Länge dieser Sektion beträgt 28 Kilometer und ihre Herstellungskosten sind auf 13 Millionen Franken veranschlagt.

2. Sektion. Von Densingen oder Dürrmühle durch das Gäu nach Solothurn.

Diese Sektion ist nach dem Tracé Nr. II. b des Herrn Dietler 19 Kilometer und 440 Meter lang und der Kostenpreis ohne Rollmaterial auf Fr. 2,500,000 veranschlagt. Ihr Gefälle beträgt im Maximum 10 ‰.

3. Sektion. Von Solothurn nach Schönbühl.

Diese Sektion ist 24 Kilometer lang und die Herstellungskosten auf $4^1/_2$ Millionen Franken im Voranschlage berechnet.

Die Linie hat auf dieser Strecke ein Maximalgefälle von 11,3 ‰.

Diese technischen Angaben sind dem Geschäftsberichte der Centralbahnverwaltung für das Jahr 1872 entnommen. Nach den Angaben

dieses Berichtes betrüge die Entfernung von Basel bis Biel auf der Wasserfallen- und Solothurner-Bahn 83 Kilometer, während sie auf der bernischen Jurabahn 87 Kilometer und 790 Meter betragen würde. Ein Unterschied von 4790 Metern zu Gunsten der Wasserfallenbahn, welche im Uebrigen, was Gefälle anbetrifft, ungefähr dieselben Verhältnisse wie die Jurabahn aufweist, da der Pierre-Pertuis-Tunnel eine Länge von nur 1350 Metern hat.

Die Centralbahngesellschaft hat von den bernischen Behörden Konzessionen für die Strecken dieser Bahn, welche ihr Gebiet berühren würden, erbeten. Da aber zwei von diesen Sektionen, die von Oensingen an die Solothurnergrenze bei Wangen und jene von Bätterkinden nach Schönbühl, bereits Erstere an das interkantonale Komite der Gäubahn, Letztere an die Emmenthalbahngesellschaft vergeben waren, konnten sie auf das Begehren der Centralbahn, welche sich neuerdings an den Bundesrath wandte, nicht eintreten.

II. Jura-Gotthard-Linie.

Zu Anfang des Jahres 1872 hat sich ein internationales Initiativ-Komite gebildet in der Absicht, eine Bahnlinie herzustellen, welche die französische Ostbahn bei Belfort mittelst der bernischen Jurabahn durch den Kanton Solothurn, die Klus, Oensingen, Aarwangen, Langenthal, Luzern, Stanz, am linken Ufer des Vierwaldstättersee's entlang nach Altorf, mit der Gotthardbahn verbinden sollte. Dieses Komite hat von den Behörden des Kantons Bern die Konzession für die Strecken dieser Linie, welche über ihr Gebiet führen würden, verlangt. Diese Konzession ist vom Großen Rathe am 19. Dezember 1872 bewilligt und nunmehr zur Sanktionirung den Bundesbehörden vorgelegt worden.

I. Linie Langenthal-Wauwyl.

In der Absicht, den über Biel nach Luzern oder dem St. Gotthard bestimmten Transport auf ihren Schienenweg abzuleiten, hat die Centralbahngesellschaft sich entschlossen, das Delta Langenthal, Aarburg, Rebikon durch Errichtung einer direkten Linie von Langenthal nach Wauwyl, über Berghof und Altbüren zu durchschneiden. Dieses Projekt soll gleichzeitig in gewissen Beziehungen der Linie

Bern-Langnau-Luzern Konkurrenz machen. Da aber von Bern die Entfernung über Langenthal-Wauwyl 99 Kilometer
beträgt, dagegen durch das Entlebuch nur $94^1/_2$ „
so wird einstweilen immer eine Differenz von $4^1/_2$ Kilometer zu Gunsten der Linie Bern-Langnau-Luzern bestehen.

Die Länge der Linie Langenthal-Wauwyl wird 20 Kilometer 4,50 Meter betragen. Die Herstellungskosten sind ohne das Rollmaterial auf 6 Millionen veranschlagt. Das Maximalgefälle ist 15 %. Zwischen Altbüren und Ebersecken ist ein zwei Kilometer langer Tunnel zu bauen. Die Centralbahngesellschaft ist bei dem Regierungsrathe um eine Konzession behufs Erstellung dieser Bahn auf unserem Gebiete eingekommen. Da damals von drei oder vier projektirten Tracés zwischen Langenthal und Altbüren die Rede war, so hat der Regierungsrath, ehe er das Konzessionsbegehren berieth, die Vorlage der Studien und namentlich der Pläne verlangt.

Die Centralbahngesellschaft hat diesem Verlangen nicht entsprochen, sondern hat, wie es scheint, vorgezogen, die Anwendung des neuen Eisenbahngesetzes abzuwarten, um ihr Begehren direkt den Bundesbehörden zu unterbreiten, wo es gegenwärtig vorliegt.

K. Linie von Interlaken auf das Gemmihorn.

(Scheinige-Platte.)

Das bestellte Komite zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gemmihorn (Scheinige Platte) hat im Laufe verflossenen Oktobers an den Regierungsrath das Begehren gestellt behufs Verlängerung der in der Konzession vom 4. November 1871 in Artikel 6 und 7 bestimmten Frist. Diese Artikel lauten wie folgt:

Art. 6. „Die Gesellschaft ist gehalten, spätestens ein Jahr nach Ratifikation gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörden die Erdarbeiten zu dieser Eisenbahn zu beginnen, widrigenfalls die Konzession nach Verlauf dieser Frist von der Regierung als verfallen erklärt werden kann."

Art. 7. „Die Vollendung der Eisenbahn hat im Zeitraume von drei Jahren, von der Bundesratifikation an gerechnet, zu geschehen . . . .

„Der Regierungsrath kann eine passende Fristverlängerung für den Anfang und die Vollendung der Eisenbahn bewilligen."

Diese Konzession ist von der Bundesversammlung am 1. Febr. 1872 genehmigt worden, so daß die für den Beginn der Arbeiten bestimmte Frist mit dem 1. Februar 1873 ablief.

Um ihr Gesuch zu unterstützen, machte die Gesellschaft geltend, daß sie in die Nothwendigkeit versetzt sei, neue Studien vorzunehmen, da die ersten große Schwierigkeiten bei Ausführung des Tracé, welches sie beabsichtigte, hätten wahrnehmen lassen. Da nun aber die Terrainaufnahmen während des Winters nicht geschehen konnten, so war auch der Beginn der Erdarbeiten bis zur bestimmten Frist, also bis vor dem 1. Februar 1873, nicht möglich.

Die beigebrachten Gründe der Gesellschaft waren derart, daß der Regierungsrath, in Anwendung des ihm laut Art. 6 und 7 gedachter Konzession zustehenden Rechtes, eine Verlängerung der Frist, um ein Jahr für Beginn und Beendigung der Arbeiten an der Linie von Interlaken auf das Gemmihorn (Scheinige Platte) bewilligte.

Diese Verlängerung ist durch Bundesrathsbeschluß vom 15. Nov. 1872 genehmigt worden.

III. Eisenbahnen, welche dem Betrieb übergeben sind

A. Bernische Staatsbahn.

Die Verwaltungsakten, welche sich auf die Staatsbahn beziehen, werden im Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes dieses Unternehmens angeführt werden. Wir beschränken uns darauf, nachstehende Thatsachen hervorzuheben und die Ergebnisse der Bau- und der Betriebsrechnung für das Jahr 1872 mitzutheilen.

Der bernische Handels- und Industrieverein hat sich an den Regierungsrath gewandt um die Aufhebung der 10-Rappen-Taxe, welche unter der Benennung „Einschreibegebühr" von jedem Collo erhoben wird, zu erlangen. Dieses Begehren konnte nicht berücksichtigt werden, da die in Rede stehende Taxe, welche übrigens im

Allgemeinen von allen Eisenbahngesellschaften erhoben wird, durch das Gesetz über die Betriebsorganisation der Staatsbahn gestattet ist.

Gelegentlich einer von J. Aeberhard, Grundbesitzer in Uemlingen, erhobenen Reklamation, welche vor die Expropriationskommission der Bern-Langnauer Linie gebracht werden sollte, deren Thätigkeit aber seit dem 31. Dezember 1865 eingestellt ist, hat der Bundesrath nach eingeholter Erkundigung beim Regierungsrath die Kompetenz der Expropriationskommission der Bern-Biel-Neuenstadter Linie auf die Linie Bern-Langnau ausgedehnt.

Ergebniß der Bau- und der Betriebsrechnungen für das Jahr 1872:

I. Baurechnung.

Die Gesammtausgaben für die Erstellung der Eisenbahn, mit Inbegriff des Betriebsinventars, betrugen nach der Rechnung von 1871		Fr. 19,637,932. 54
Die Einnahmen der gleichen Rechnung beliefen sich auf		„ 1,489,748. 01
so daß auf Ende Dezember 1871 die Netto-Ausgaben betragen		„ 18,148,184. 53
Im Laufe des Jahres 1872 wurden für Bauten ausgegeben	Fr. 14,804. 60	
Einnahmen im gl. Jahre	„ 6,420. 96	
Netto-Ausgaben . . .	Fr. 8,383. 64	„ 8,383. 64
Das für den Bau verwendete Kapital betrug also am Ende des Jahres 1872 . . .		Fr. 18,156,568. 17

II. Betriebsrechnung.

A. Einnahmen.

a) Direkter Betriebsertrag.

1) Transport von Reisenden	Fr.	703.710. 72
2) „ „ Gepäck	„	39,386. 32
3) „ „ Thieren	„	32,341. 80
4) „ „ Waaren	„	716,867. 57
Total	Fr.	1,492,306. 41

b) Indirekter Betriebsertrag.

1.	Pachtgeld und Miethzins	Fr.	51,585. 95
2.	Vergütung von fremden Linien für Gebrauch von Wagen und Lokomotiven	„	40,306. 15
3.	Zins von angelegten Kapitalien . . .	„	13,824. 66
4.	Verschiedene Einnahmen	„	90,652. 24
	Total	Fr.	196,369. —

Zusammenstellung der Einnahmen.

a)	Direkte Einnahmen	Fr.	1,492,306. 41
b)	Indirekte Einnahmen	„	196,369. —
	Gesammteinnahme	Fr.	1,688,675. 41

B. Ausgaben.

1.	Allgemeine Verwaltung	Fr.	34,994. 69
2.	Betriebsdienst	„	159,471. 92
3.	Transportdienst	„	401,080. 24
4.	Unterhaltungs- und Bewachungsdienst . .	„	196,061. 83
5.	Verschiedene Ausgaben	„	225,705. 03
	Gesammtausgeben	Fr.	1,017,313. 71

III. Finanzielles Resultat.

Gesammteinnahmen		Fr.	1,688,675. 41
Gesammtausgaben		„	1,017,313. 71
	Total des Reinertrages	Fr.	671,361. 70

B. Schweizerische Centralbahn.

Die auf den 9. April nach Basel zusammenberufene Aktionärversammlung der Centralbahngesellschaft hat die austretende Serie der Mitglieder des Verwaltungsrathes auf eine neue Zeitdauer von vier Jahren in ihren Aemtern bestätigt, nämlich:

Die Herren J. Siegfried von Zofingen; E. Stettler-von Bonstetten, von Bern; G. Schwarz, von Liestal.

Darauf zur Bestellung von fünf Mitgliedern desselben Verwaltungsrathes übergehend, deren Stellen durch Absterben der Herren L. Bernouilly-Bär, von Basel; L. P. Meyer, von Luzern; W. Schmidlin, von Basel; und durch den Rücktritt der Herren F. Bünzli, von Solothurn; S. Gutzwiller, von Arlesheim erledigt sind, berief sie in dieser Eigenschaft:

Die Herren Zingg, Alt-Regierungsrath, in Luzern; Adam, Regierungsrath, in Liestal; Zahn-Rognon, Banquier, in Basel; Constanz Glutz, Bürgermeister, in Solothurn; Zäslin-Sulzberger, in Basel.

Außerdem hat sie zu Rechnungsrevisoren für das Betriebsjahr 1872 die Herren Theodor Spreng von Basel und Adolf Simon von Bern bestellt.

Unter den Traktanden befand sich u. a. auch ein Genehmigungsgesuch für einen, unter Vorbehalt der Ratifikation der Aktionärversammlung abgeschlossenen Vertrag zwischen den Gesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn einerseits und dem Kanton Aargau andrerseits, betreffend die Erstellung und den Betrieb der Süd- und Westbahn im Kanton Aargau. Dieser Vertrag wurde genehmigt und dem Verwaltungsrath die zur Ausführung nöthigen Vollmachten ertheilt.

Die wichtigsten Unterhandlungen des Regierungsrathes mit der Centralbahngesellschaft hatten den Zweck, die kantonalen Interessen zu wahren und die Grundsätze der bernischen Politik in Eisenbahnsachen zu vertheidigen. Mehrere heikle Fragen sind im Laufe des vergangenen Jahres aufgetaucht; wir wollen unter andern jene von dem Rechte auf die Mitbenutzung des Bahnhofes zu Basel, welches die Jurabahngesellschaft erworben hat, und jene, welche sich auf die fortgesetzten Anstrengungen des Regierungsrathes und der unterzeichneten Direktion, um die Gäubahn unabhängig von der Centralbahngesellschaft zu erhalten, bezieht, anführen. Da aber diese beiden Angelegenheiten unter besonderen Rubriken bereits eingehend behandelt sind, so beschränken wir uns darauf, ihrer lediglich pro memoria hier zu erwähnen, und werden zu minder wichtigen Unterhandlungen übergehen.

Bereits im Jahr 1855 hatte die Gemeinde Ittigen an die Centralbahngesellschaft das Begehren gestellt, es möchte die Station Zollikofen in die Nähe des Viadukts bei Worblaufen verlegt werden. Ein neues, 1872 gestelltes Begehren, um eine Station oder wenigstens einen Güterschuppen zu erhalten, wurde aus gleichen Gründen, welche

den ersten abschlägigen Bescheid der Gesellschaft zur Folge hatten, abgelehnt. Diese Gründe ergeben sich aus den thatsächlichen Umständen, daß die Bodenbeschaffenheit große Erdarbeiten erheischen würde, um an jener Stelle einen Bahnhof zu erstellen, und daß die Zugänge zur Station Herstellungskosten verursachen würden, welche in keinem Verhältniß zum Werthe einer Station bei Worblaufen stehen würden.

Andrerseits haben sich die Gemeinden Uttigen, Seftigen, Gurzelen, Uetendorf und Wattenwyl an den Regierungsrath gewandt, um durch seine Vermittlung eine Ausweichschiene bei der Station Uttigen zu erlangen. Durch Schreiben vom 18. Mai 1872 hat die Direktion der Centralbahngesellschaft diese Reklamation als begründet anerkannt und Erfüllung des Begehrens versprochen.

Ebenso wurde einer Beschwerde Seitens der bernischen Sektion des Industrievereins bezüglich der Unzulänglichkeit der Räumlichkeiten im Güterbahnhofe zu Bern und der damit verknüpften Verspätung der Spedition Folge gegeben.

Die Gemeinde Riedtwyl war ebenfalls in der Lage, sich über zu lang anhaltende Sperrung durch die Barrieren vor und nach Abfahrt der Züge zu beschweren, da hierdurch nachtheilige Verzögerungen, besonders während der Erntezeit, herbeigeführt werden. Die Centralbahngesellschaft hat diesem Uebelstande abgeholfen, indem sie ihren Stationsangestellten die nöthigen Weisungen ertheilte und einen Hülfsbahnwärter anstellte.

Dagegen wurde die gemeinnützige Gesellschaft in Interlaken mit ihrem Begehren, daß die Centralbahn den von Bern um 4 Uhr 30 Minuten nach Scherzligen abfahrenden Zug wieder herstellen möchte, abgewiesen. Jedoch hat das Direktorium der Gesellschaft versprochen, diesen Wunsch zu berücksichtigen, sobald neue Fahrpläne aufgestellt werden würden, in Anbetracht, daß gedachte Reklamation im Interesse des Lokalverkehrs sein könnte.

Die Frage wegen Herstellung von Bahnwärterhäusern auf der Linie Bern-Thörishaus ist auf's Neue der Centralbahngesellschaft vorgelegt worden, und zwar infolge einer darauf bezüglichen, von der Gemeinde Köniz erhobenen Reklamation. Uns wurde der Bescheid, daß die noch fehlenden drei Häuser successiv im Laufe der Jahre 1873, 1874 und 1875 erstellt werden würden; inzwischen aber habe die westschweizerische Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, die zum Schutze der Bahnwärter bestehenden Baracken zu unterhalten.

Schließlich hat die Centralbahngesellschaft, als die Gemeinden Perles und Meinisberg wegen der für diese Ortschaften sehr ungünstig gestellten Fahrpläne reklamirt hatten, erklärt, sie sei bereit, auf die von genannten Gemeinden vorgeschlagenen Aenderungen einzugehen, für den Fall, daß die Gemeinden Grenchen und Selzach nichts dagegen einzuwenden hätten.

C. Westschweizerische Bahnen.

Die Beziehungen der Direktion der Eisenbahnen und des Regierungsrathes zu der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft im verflossenen Jahre sind von geringem Interesse, ausgenommen die Broyethalfrage, welche unter spezieller Rubrik behandelt ist. Im Allgemeinen betreffen sie die Fahrpläne. Vermerken wir bei dieser Gelegenheit, daß in Folge von Reklamationen der Gemeinden Bümpliz und Thörishaus bezüglich der zu großen Zwischenzeit von einem Zug zum andern, diesem Uebelstande durch Anhängen von einem Personenwagen 2. und 3. Klasse an die zwei Güterzüge abgeholfen worden ist.

Betreffend die Strecke Bern-Thörishaus, welche die Centralbahn den westschweizerischen Bahnen verpachtet hat, hatte der bernische Große Rath dem zwischen beiden Gesellschaften geschlossenen Vertrag zur Bedingung gemacht, daß die westschweizerische Eisenbahngesellschaft bezüglich des Betriebes dieser Strecke ihren juridischen Wohnsitz in Bern nehmen würde. Das Ausführungsversprechen dieser Klausel, welche bis hieher von den Herren Laurent und Bergeron, Unternehmern, gehalten worden, ist von der Direktion der westschweizerischen Bahnen erneuert worden, als diese Gesellschaft den direkten Betrieb ihrer Linie wieder übernahm. Zu diesem Zweck hat sie der Justizdirektion nachstehende Erklärung zugehen lassen:

„Der Verein der Westschweizerischen Eisenbahnen erklärt in Nachachtung des Art. 2 im bernischen Großrathsbeschlusse vom 25. Juli 1870, daß:

„Zur Ausführung des Vertrages vom 23. Dezember 1869, kraft dessen er an Stelle der schweizerischen Centralbahngesellschaft den Betrieb der bernischen Sektion auf der Eisenbahn zwischen Bern und der Saane versieht; speziell des Art. 3 und im Allgemeinen Alles dessen, was den Betrieb dieser Strecke von Bern bis zur Saane, jedoch nicht darüber hinaus, betrifft;

„Genannter Verein der schweizerischen Westbahnen seinen juridischen Wohnsitz in Bern, und zwar in der Amtsstube des Herrn P. Lindt, Fürsprechers, bestimmt."

Zum Schlusse fügen wir hinzu, daß die drei Gesellschaften der schweizerischen Westbahn, der Franco-Suisse-Bahn und der Bahn von Lausanne bis zur bernischen Grenze ihre Linien durch einen Vertrag, d. d. 7. August 1872 vereinigt haben.

Schlußbemerkungen.

Die Bundesversammlung hat in ihrer Dezembersession 1862 ein neues Gesetz betreffend die Erstellung und den Betrieb der Eisenbahnen auf dem Territorium der Eidgenossenschaft (23. Dezember 1872) ausgearbeitet. Dieses Gesetz ertheilt den Bundesbehörden das Recht, das bisher den Kantonen zustand, Konzessionen zu ertheilen und die Ausführung dieser Konzessionen zu überwachen, sowohl in Bezug auf Bau, als auf Betrieb der Eisenbahnen, ferner die Kontrolle der Tarife, die Ueberwachung der Fahrpläne u. s. w.

Bern, am 15. Mai 1873.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Jolissaint.