

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

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1873)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor: Jolissaint / Hartmann

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-416172>

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: 03.02.2026

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

Verwaltungsbericht
der
Direktion der Eisenbahnen
für
das Jahr 1873.

Direktor: Bis Ende Mai Herr Regierungspräsident Golissaint und von Anfang Juni bis Ende Jahres Herr Regierungsrath Hartmann.

Vormerkung.

Durch das Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 wurde eine wesentliche Änderung in den Kompetenzen der kantonalen Behörden in Eisenbahnsachen und damit im Geschäftskreise der Eisenbahndirektion herbeigeführt. Da durch das erwähnte Gesetz die sämtlichen hoheitlichen Rechte der Kantone in Eisenbahnsachen an den Bund übergingen, so wurde der endliche Entscheid über Ertheilung von Konzessionen, Genehmigung der Baupläne und der Stationsanlagen, Feststellung von Tarifen und Fahrplänen u. s. w. den kantonalen Behörden entzogen, und es blieb diesen nur noch das Recht, die In-

teressen ihrer Kantone durch Stellung von Anträgen bei der Bundesbehörde zu wahren, so wie die Aufgabe, alle von den Bundesbehörden zu treffenden Entscheidé, welche auf im Kanton gebiete befindliche Eisenbahnunternehmen sich beziehen, zu begutachten.

Diese legislatorische Aenderung hat selbstverständlich der Verwaltungsführung der Eisenbahndirektion in einigen Zweigen eine von den früheren wesentlich abweichende Gestalt geben müssen. Die vielen Konzessionsbegehren, welche im Laufe des Jahres neu einlangten, haben die Direktion stark beschäftigt.

I. Eisenbahnen, welche dem Betriebe übergeben sind.

A. Bernische Staatsbahn.

Der Verwaltungsrath der Berner Staatsbahn wurde im Frühjahr vom Grossen Rathen neu bestellt und zwar wurden in denselben gewählt:

als Mitglieder:

Herr Grossrath S. Steiner, bisheriger,

Herr Nationalrath G. Jost, bisheriger,

und an die Stelle des demissionirenden Herrn alt Grossrath F. Blösch in Biel:

Herr W. v. Graffenried in Bern, bisheriger Suppleant, und als Suppleanten:

Herr Grossrath Rud. von Sinner, bisheriger, und

Herr Grossrath R. Kuhn in Biel.

Nachdem durch Dekret des Grossen Rathes vom 2. Febr. 1873 der Finanzausweis der Jurabahngesellschaft für Erstellung des ganzen Netzes als geleistet anerkannt, und die Einwerfung der Staatsbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern-Langnau beschlossen worden war, nachdem ferner die Eröffnung des Betriebs auf den sogenannten Dekretlinien des Jurabahnnetzes immer näher rückte, musste die Frage entstehen, in welcher Weise der Betrieb der Staatsbahn nach Eröffnung der Dekretlinien einzurichten sei.

Ansfangs — und dieser Ansicht wurde durch ein Dekret vom 2. Febr. 1873 Ausdruck gegeben — waltete die Ansicht

ob, daß die Staatsbahnverwaltung den Betrieb der Defretslinien zu übernehmen habe; überwiegende Gründe bewogen indessen hievon abzustehen, und umgekehrt der Jurabahngesellschaft den Betrieb der Staatsbahnenlinie zu übertragen.

Auf dieser Grundlage wurde ein Betriebsvertrag zwischen dem Staate einerseits und der Jurabahngesellschaft anderseits abgeschlossen, welcher durch Ratifikation des Verwaltungsrathes der Jurabahngesellschaft und des Großen Rathes vom 30. und 31. Oktober 1873 zur rechtlichen Vollständigkeit gelangte.

Dieser Vertrag beruht auf folgenden Grundlagen: Die Jurabahngesellschaft übernimmt vom Tage der Betriebseröffnung auf den Defretslinien an (1. Mai 1874) den Betrieb der gesammten bernischen Staatsbahn auf Rechnung des Kantons Bern (§ 1 des Vertrages), und zwar zu den reinen Selbstkosten (§ 5 des Vertrages) über deren Berechnung der Vertrag nähere Anleitung ertheilt (§§ 9—11). Sie führt über die Betriebseinnahmen und Ausgaben der Staatsbahn, sowie über allfällige Bauten gesonderte Rechnung, welche der Genehmigung des Großen Rathes unterliegt (§ 12). Die Betriebseinnahmen der Berner Staatsbahn werden täglich der bernischen Kantonalfank abgeliefert, und der Kanton ist berechtigt, über den approximativen Reinentertrag der Staatsbahnenlinien zu verfügen (§ 14).

Die Leitung des Betriebs steht ausschließlich der Jurabahngesellschaft zu (§ 17) und geschieht unter der in §§ 8, 15 und 17 näher definierten Verantwortlichkeit dieser Gesellschaft. Indessen wird der bisherige Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn beibehalten und denselben die Prüfung der Jahresrechnungen und die Genehmigung sämmtlicher Ansätze und Voranschläge für Neubauten, sowie Erneuerungen des Oberbaues auf dem Gebiete der Staatsbahn vorbehalten (§§ 12 und 29). Neben dies wird zu Überwachung der Ausführung des Vertrags, sowie zur Behandlung wichtiger in § 10 näher bezeichneten Geschäfte des Betriebs der Jurabahndirektion ein Betriebscomite, bestehend aus drei Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Staatsbahn und für so lange, als das Stück Gümligen resp. Bern-Langnau von der Jurabahn betrieben wird, dem Präsidenten der Direktion der Bern-Luzern-Bahn beigegeben.

Vom Verwaltungsrathe wurde in dieses Betriebscomite der Präsident desselben, Hartmann, und die beiden Mitglieder Steiner und Jost abgeordnet.

Die im Interesse einer gemeinschaftlichen Benutzung durch Hinzutritt der Jurabahnen auf dem Bahnhof Biel nothwendigen Bauten werden von der Jurabahngesellschaft bezahlt und ausgeführt, während Neubauten auf den übrigen Stationen der Linie Bern-Neuenstadt dem Staate Bern auffallen und für Neubauten auf der Strecke Bern-Langnau besondere Vereinbarung zwischen dem Kanton Bern und der Bern-Luzern Bahn vorbehalten wird (§ 3).

Ferner treten sämmtliche zur Zeit der Uebernahme des Betriebes durch die Jurabahn im Dienste der Staatsbahn stehenden Beamten und Angestellte mit gleichem Gehalt in den Dienst der Jurabahn ein (§ 22) und nimmt die Verwaltung ihren Sitz in Bern (§ 21).

Der Vertrag wird, vorbehältlich vorherige Kündigung, bis zur Inbetriebsetzung sämmtlicher Linien der Jurabahn in Kraft bleiben, und über allfällige aus demselben entspringende Streitigkeiten ein dreigliedriges vom bernischen Regierungsrath ernanntes Schiedsgericht endgültig entscheiden (§§ 25 und 26).

Gemäß dieses in seinen wesentlichsten Punkten oben skizzirten Vertrages, welcher auf den lohalsten Grundlagen beruht und dem Staate alle wünschenswerthen und möglichen Garantien bietet, wird also mit dem 1. Mai nächstfünftig der selbstständige Betrieb der bernischen Staatsbahn aufhören.

In Betreff der Einzelheiten der Verwaltung und des Betriebes der bernischen Staatsbahn im Berichtjahre verweisen wir auf den speziellen Bericht des Verwaltungsrathes dieser Unternehmung, und wir begnügen uns hier zu erwähnen, daß, in Folge bekannter Umstände, der Regierungsrath auf den Antrag des Verwaltungsrathes der Staatsbahn eine Aufbesserung der Besoldungen der Beamten und Angestellten der Staatsbahn innerhalb den Schranken des Organisationsgesetzes beschloß, und daß die Ergebnisse der Bau- und Betriebsrechnungen für das Jahr 1873 die folgenden waren:

Büdget pro 1872.

Fr. 1,311,000.	Unmittelbare Betriebsentnahmen	Fr. 1,608,000.
" 175,000.	Mittelbare Betriebsentnahmen	" 225,150.
Fr. 1,486,000.		

Mehr als büdgetirt . . . Fr. 347,150.

Fr. 347,700.	Wllgemeine Verwaltung . . .	Fr. 37,350.
" 147,600.	Erpeditionsdienst . . .	" 194,300.
" 343,000.	Fahrdienst . . .	" 464,700.
" 242,000.	Bahndienst . . .	" 293,250.
" 197,400.	Berschiedenes . . .	" 210,000.
Fr. 964,700.	Total	Fr. 1,199,600. --.

Mehr als büdgetirt . . . Fr. 234,900.

Fr. 521,300.	Reinertrag . . .	Fr. 633,550. --.
Mehr als büdgetirt . . .	Fr. 112,250.	
1872 betrug der Reinertrag	"	671,361. 70.
also mehr als 1873	Fr.	37,811. 70.

B. Centralbahn.

Die Verhandlungen mit den Organen der Centralbahngesellschaft, soweit sie sich auf die von der Centralbahn neu übernommenen Linien (Langenthal-Wauwyl, Gäu-Wasserfallen-Solothurn-Schönbühl-Bahn) beziehen, werden unten unter spezieller Rubrik dargestellt werden.

Es sind daher hier lediglich die auf das alte Netz der Centralbahn bezüglichen Verhandlungen darzustellen; Verhandlungen, bei welchen es sich weniger um eisenbahn-politische Prinzipien, als um die Wahrung lokaler Interessen beim Eisenbahnbetrieb handelte.

Im Einzelnen ist hier folgendes zu erwähnen: Die Gemeinden Wynau und Roggwyl hatten sich bereits im Vorjahr an den Regierungsrath mit dem Begehrten gewendet, er möchte die Centralbahn anhalten, auf der Station Roggwyl-Wynau einen Güterschuppen zu erstellen.

Nachdem der Regierungsrath dieses Begehrten durch einen Sachverständigen hatte prüfen lassen und dieses Gutachten für die Gemeinden Roggwyl und Wynau günstig ausgesessen war, forderte er die Centralbahn auf, dem gestellten Begehrten zu entsprechen, widrigenfalls er gestützt auf gewisse Bestimmungen der Centralbahn-Konzession von 1852 auf exekutorischem Wege vorgehen werde. Die Centralbahn bestritt hierauf, daß sie zu Aufführung der fraglichen Bauten konzessionsgemäß verpflichtet sei, und behauptete ferner, ein exekutorisches Vorgehen sei im vorliegenden Falle unzulässig, es müsse vielmehr ein schiedsgerichtliches Verfahren eingeleitet werden.

Nachdem mittlerweile durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen die Hoheitsrechte der Kantone in Eisenbahnsachen auf den Bund übergegangen waren, überwies der Regierungsrath die ganze Angelegenheit der Bundesbehörde.

Vor dieser Instanz ist dieselbe immer noch hängig, da die Centralbahn von neuem die Richtigkeit des vom Regierungsrath eingeholten Sachverständigungsgutachtens bestritt, wodurch neue Verhandlungen und Untersuchungen veranlaßt wurden.

Eine Anzahl Bewohner der Gemeinde Bümpliz petitionirte beim Bundesrath darum, er möchte die Centralbahn anhalten, auf der Station Bümpliz ein Ausweichgleise zu erstellen. Da die Centralbahn sich weigerte, diesem Begehrn Folge zu geben, so wurde der Regierungsrath von der Bundesbehörde zur Berichterstattung eingeladen, woraufhin er, gestützt auf die von den Petenten gelieferten Daten über die Größe des Verkehrs auf der Station Bümpliz, das Gesuch zur Entsprechung empfahl.

Einem Gesuche des Einwohnervereins von Thun, es möchte dafür gesorgt werden, daß die Centralbahn das ihr angehörende Stück Land bei der Station Scherzlingen zwischen der Bahlinie und dem Wege zur Schadau auffülle, konnte nicht entsprochen werden, da die Centralbahn jede gesetzliche Verpflichtung hiezu in Abrede stellte und nur die Zusage gab, wenn wohlfeiles Material sich finde, das fragliche Land ganz oder theilweise auffüllen zu lassen.

Im Einverständnisse mit der Gemeinde Thunstetten nahm die Centralbahn eine Verlegung der Station Büzberg vor, nachdem sie zuvor die Genehmigung des Regierungsrathes hiezu eingeholt und einige von letzterm gewünschte Modifikationen des Planes betreffend die Errstellung eines Güterschuppens und die Placirung des Stationsgebäudes zugegeben hatte.

Im Berichtjahre wurden die Camionagetarife auf den Plätzen Bern, Thun und Langenthal von der Centralbahn erhöht, ohne daß der Regierungsrath, welcher vom Bundesrath um Bericht über die fraglichen Tariferhöhungen angegangen wurde, und welcher hierüber jeweilen das Gutachten der kompetenten Ortsbehörde einholte, hiegegen Einsprache zu erheben sich veranlaßt gefunden hätte. Dagegen gab die projektierte Erhöhung des Camionagetariffs auf dem Platze Burgdorf zu einem Anstande Veranlassung, welcher gegenwärtig noch vor der Bundesbehörde hängig ist.

Zu verschiedenen Reklamationen von Seite einzelner Lokalitäten gaben ferner im Berichtjahre die Fahrpläne der Centralbahn Anlaß:

Einer Reklamation der Gemeinde Münsingen, es möchte der Sommerfahrplan der Centralbahn dahin abgeändert werden, daß die Schnellzüge auf der Linie Bern-Thun auch in

Münsingen anhalten, wurde von der Centralbahn auf wiederholte Fürsprache der kantonalen und eidgenössischen Behörden hin wenigstens theilweise entsprochen.

Einer Beschwerde des Kirchgemeindraths von Kirchberg, welche ebenfalls gegen den Sommerfahrplan gerichtet war, kam die Centralbahn dadurch entgegen, daß sie zwei Warenaufzüge zwischen Bern und Herzogenbuchsee zur Personenbeförderung einrichtete.

Dagegen wurden weitergehende Reklamationen gegen den Sommerfahrplan der Centralbahn, welche von Bewohnern der Amtsbezirke Burgdorf, Fraubrunnen, Wangen und Marwangen, sowie von den Gemeinden Roggwyl und Wyhau und dem Gemeinderath von Thun ausgingen, theils aus Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr, theils weil sie zu spät angebracht wurden, nicht in gewünschtem Maße berücksichtigt.

Bei Aufstellung des Winterfahrplanes der Centralbahn hatte die Direktion, bevor sie der Bundesbehörde ihre Anträge einreichte, die Meinungen der betreffenden Regierungsstatthalterämter und durch sie der beteiligten Gemeinden eingeholt.

Der Mehrzahl der gestellten Postulate, welche namentlich auf die Einrichtung der Züge auf der Linie Murgenthal-Bern sich bezogen, wurde entsprochen.

In Betreff der nicht mit dem Bahnbetrieb zusammenhängenden Beziehungen des Kantons zur Centralbahngesellschaft ist zu erwähnen, daß der Bundesrath zum zweiten Mitgliede der Schätzungskommission für die Centralbahn auf Bernergebiet Herrn Oberrichter Wildi in Brugg wählte.

In Betreff der Bestellung der Gesellschaftsbehörden sodann ist zu erwähnen, daß durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. April 1873 die vier in periodischem Austritt befindlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes, die Herren Feer-Herzog von Marau, R. Sulger von Basel, J. Zingg von Luzern und Dr. C. Stehlin von Basel wieder gewählt wurden, während an die Stelle des demissionirenden Herrn Stettler-von Bonstetten von Bern und der verstorbenen Herren Marcuard und Hottinger von Paris gewählt wurden die Herren Dr. J. J. Fischer von Basel, Mitglied des Direktoriums, A. Sailer von Wyl, Mitglied des Direktoriums und Nationalrath R. Brunner von Bern.

Auf erfolgte Ablehnung des Herrn Nationalrath Brunner wurde an seine Stelle gewählt Herr Banquier v. Jenner-Marcuard von Bern.

C. Die Linie Pruntrut-Delle.

Wie im letzjährigen Verwaltungsberichte erwähnt, wurde am 23. September 1872 die Strecke Pruntrut-Delle dem Betriebe übergeben.

Über die Situation dieser Unternehmung ist folgendes mitzutheilen:

Während des ersten Betriebsjahres vom 23. September 1872 bis 22. September 1873 betrugen:

Die direkten Betriebseinnahmen	Fr. 84,753. 20
Die indirekten	" 6,800. —
	Zusammen Fr. 91,583. 20
Die Betriebsausgaben dagegen	" 101,000. —
So daß sich ein Betriebsausfall von . . .	Fr. 9,416. 80 ergibt.

Die Verkehrsbewegung auf der fraglichen Linie während des ersten Betriebsjahrs wird durch folgende Zahlen dargestellt:

Es wurden befördert:

Personen (Zahl)	53,135
Gepäck (Kilogr.)	153,374
Hunde (Zahl)	91
Eilfracht { Waaren (Kilogr.)	141,164
	Gelder 1,715,443
	Führwerke (Zahl) —
Gewöhnl. Fracht { Waaren (Kilogr.)	10,554,590
	Führwerke (Zahl) 3
	Bieh (Zahl) 133

Wie der übrige Rechnungsabschluß zeigt, ist das Ergebnis des ersten Betriebsjahrs kein glänzendes, da die Einnahmen nicht einmal dazu ausreichten, die Betriebskosten zu decken.

Gegen das Ende des Berichtsjahres scheint sich indeß die Lage günstiger gestaltet zu haben, wie die Vergleichung einiger Dizaines der Jahre 1872 und 1873 zeigt. Es betrugen nämlich die Einnahmen:

1872.	1873.
Fr. 2644. 85 2te Dizaine des Oktobers	Fr. 2983. 90
" 2690. 70 3te "	2257. 45
" 2200. 75 1te "	Novembers " 3094. 95
<hr/>	<hr/>
Fr. 7536. 30	Fr. 8336. 60

so daß sich also zu Gunsten von 1873 eine Differenz von Fr. 800 ergibt.

Das ungünstige Ergebniß des ersten Betriebsjahres wurde neben der geringen Ausdehnung der Linie und der noch nicht vollständig erreichten Entwicklung des Verkehrs, welche von vornehmlich ein glänzendes Ergebniß nicht hoffen ließen, hauptsächlich dadurch herbeigeführt, daß infolge der hohen Tarife der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, welche die Linie Pruntrut-Delle betreibt, dieser Schienenweg mit der bestehenden Wasserstraße für den Transport von Holz, welches den Hauptexportartikel der beteiligten Gegend bildet, nicht konkurriren konnte.

Da die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn sich endlich entschlossen hat, die Frage der Herabsetzung dieser Tarife zu untersuchen, und da eine solche Herabsetzung, welche im Interesse der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft sowohl als in demjenigen der Pruntrut-Delle-Bahngesellschaft liegt, wohl erfolgen wird, so läßt sich für die Folgezeit auf ein bedeutend besseres Betriebsergebniß hoffen; denn nachweisbar würde der Holztransport, wenn er dem Schienenwege zugewendet werden könnte, diesem eine ganz erhebliche Verkehrsvermehrung verschaffen.

Mit dem Ausbau des Jurabahnnetzes wird übrigens die Strecke Pruntrut-Delle, wie im Dekrete vom 2. Februar 1867 vorgesehen, dem ganzen Reze einverleibt werden und es sind hierauf bezügliche Verhandlungen zwischen den kompetenten Organen der betreffenden Gesellschaften bereits eingeleitet.

D. Westschweizerische Bahnen.

Die Verhandlungen der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes mit den westschweizerischen Bahnen waren, so weit sie sich nicht auf die Broyethalbahn bezogen und daher unten unter spezieller Rubrik dargestellt sind, von geringem Umfange und auch nicht von belangreichem Interesse.

Sie beschränkten sich wesentlich auf Prüfung der Fahrpläne, welche zu keinen Bemerkungen Anlaß gaben und auf Mittheilungen der Bahnverwaltung über die in Folge der im letzten Verwaltungsberichte angeführten Fusion zwischen der schweizerischer Westbahn, der Franco Suisse und der Oron-Bahn eingetretenen Veränderungen in ihrer Organisation und in ihrem Personalbestande.

E. Bödelibahn.

(Strecke Interlaken-Därligen).

Ueber die Erträgnisse der bereits dem Betrieb übergebenen Strecke der Bödelibahn Interlaken-Därligen liegen uns keine speziellen Berichte vor.

Dagegen möge hier erwähnt werden, daß nach einem Berichte der Brünigbahn vom November 1873 die Bruttoeinnahmen der Bödelibahn während des ersten Betriebsjahres sich auf Fr. 83,000
die Betriebskosten dagegen auf . . . „ 42,000

beliefen, sich mithin ein Reinertrag von Fr. 41,000 ergab.

Im übrigen sei hier noch angeführt, daß gegen zwei Exproprianden, deren Grundstücke zu Erweiterung des Bahnhofes Interlaken in Anspruch genommen wurden, und welche an ihren Grundstücken Veränderungen vornahmen, das außerordentliche Verfahren nach dem eidg. Expropriationsgesetze vom Bundesrath eingeleitet wurde.

Der Regierungsrath trat der Bödelibahn-Gesellschaft für die Erstellung der Bahnlinie und des Trottoirs bei der Station Interlaken eine Fläche von ungefähr 1 Fuchart zum

Preise von Fr. 2800 per Zuchart von der Uechternmatte des Staates ab, und ferner ein Stück Land von ungefähr 39,000 \square' , welches zu Erstellung eines Vorplatzes nebst Zufahrtsstraßen verwendet werden sollte, unentgeldlich, letzteres Stück jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß dasselbe bei einer allfälligen Verlegung der Bahn unentgeldlich in das Eigenthum des Staates zurückfalle.

Die Bödelibahn-Gesellschaft richtete ferner im Berichts-jahre auf dem Thunersee ein Trajektschiff ein, welches unterm 29. September collaudirt wurde.

II. Im Bau begriffene Eisenbahnen.

A. Die Linien des bernischen Jurabahnnethes.

Da im Laufe des Berichtjahres mit der Ausführung des gesammten Jurabahnnethes begonnen wurde, so wurden einige Abänderungen der Statuten der Jurabahn-Gesellschaft nothwendig, die zunächst nur zur Ausführung des engern Nethes angenommen worden waren. Diese Abänderungen, welche sowohl von der Aktionärversammlung als auch von den kompetenten Behörden genehmigt wurden, brachten namentlich eine Veränderung in der Zahl der Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes mit sich. Die Direktion wurde vom Verwaltungsrath bestellt aus den Herren Marti, als Präsident, Alt-Regierungsrath Jolissaint und J. Grandjean als Mitglieder.

In den Verwaltungsrath wurden in vervollständigung der Repräsentation des Kantons Bern vom Regierungsrath gewählt die Herren Stämpfli, Nationalrath in Bern, und Bucher, Nationalrath in Burgdorf. Von der Aktionärversammlung wurden in den Verwaltungsrath neu gewählt die Herren A. Fattet, Negotiant in Pruntrut, H. Paulet, Nationalrath in Pruntrut, Frossard, Regierungsrath, Hennemann, Grossrath in Boécourt, A. Voivin, Alt-Oberrichter in Münster, R. Falkner, Oberstlieutenant in Basel, und von der französischen Ostbahn-Gesellschaft endlich wurden in den Verwaltungsrath abgeordnet die Herren Saint-Claire Deville und Jovant, Ingenieur.

a. Engeres Netz. (Biel - Dachsfelden und Sonceboz-Convers.) Wie bereits im letzten Jahre, so schritten auch im Berichtsjahr die Arbeiten auf den Strecken Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers rüstig fort, so daß dieselben gegen Ende des Berichtsjahres nahezu beendigt wurden.

Herr Ingenieur Froté, welcher vom Staate mit der Beaufsichtigung der Arbeiten beauftragt worden war, und in dieser Eigenschaft als beaufsichtigender Ingenieur mehrfache Berichte an die Staatsbehörden erstattet hatte, trat im Laufe des Jahres in den Dienst der Jurabahngesellschaft über.

Die Stelle eines staatlichen Aufsichtingenieurs wurde hierauf einstweilen nicht wieder besetzt, da ein Bedürfniß hiezu nicht vorzuliegen schien. Dagegen fand eine spezielle Untersuchung des Standes der Arbeiten auf den Linien Biel-Sonceboz-Tavannes und Sonceboz-Convers unterm 5. November 1873 durch Herrn Oberingenieur Ganguillet statt. Die Direktion der Jurabahnen hatte nämlich das Gesuch gestellt, der Regierungsrath möchte die Vollendung des Unterbaues auf den Linien des engern Netzes amtlich konstatiren und hierauf, in Ausführung der Vorschriften des Dekrets vom 2. Februar 1867, der Gesellschaft die Zinsen von $\frac{2}{3}$ des vom Staate gezeichneten Aktienkapitals von Fr. 6,200,000 zu 5% jährlich vom 15. November an gutschreiben lassen.

Der Regierungsrath beauftragte in Würdigung obigen Gesuches Herrn Kantonsingenieur Ganguillet mit Vornahme der gewünschten Untersuchung.

Der Bericht dieses Expertens ergab, daß nicht nur der Unterbau bis auf einige minime Rückstände beendigt war, sondern auch der Oberbau und der Hochbau größtentheils ausgeführt waren. Infolge dessen trug dann der Regierungsrath kein Bedenken, dem Gesuche der Jurabahndirektion zu entsprechen und der Gesellschaft den Zins von $\frac{2}{3}$ des staatlichen Aktienkapitals gutschreiben zu lassen.

Neber den Anschluß an die Linie des Jura Industriel wurde unterm 12. Juni 1873 ein Vertrag abgeschlossen, dessen wesentlichste Bestimmungen bereits in unserm letzjährigen Verwaltungsberichte angeführt sind. Unterhandlungen dagegen, welche von der Jurabahndirektion über den Ankauf der Linie des Jura Industriel angebahnt worden waren, führten bis jetzt zu keinem Resultate, da die Gesellschaft der Suisse Oc-

cidentale, welche die Linie des Jura Industriel, wenigstens den Betrieb derselben, für sich zu erwerben wünschen, günstigere Bedingungen stellte, als die Jurabahn ihrerseits zu bieten vermochte.

Über die Art und Weise, wie die Frage des Betriebs des engeren Jurabahnhafes gelöst wurde, ist bereits oben unter der Rubrik „Staatsbahn“ berichtet worden.

Es erübrigt uns daher hier noch zu erwähnen, daß gegen Ende April dieses Jahres dieses Neß durch eidgenössische und kantonale Experten collaudirt und hierauf auf 1. Mai dem Betriebe übergeben werden soll.

b. Die Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut.

In die eidgenössische Schätzungs-Kommission für die Sektionen Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut wurden vom Bundesrathe und Bundesgerichte gewählt: als erstes Mitglied Herr Oberstlieutenant V. Vigier in Solothurn, als erster Ersatzmann desselben Herr Florian Zmer in Neuenstadt, als zweiter Ersatzmann Herr Oberförster Schluep in Nidau; als zweites Mitglied Herr Max Tripet, Gerichtspräsident von Val de Rue in Chesar, als erster Ersatzmann desselben Herr Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau, und als zweiter Ersatzmann Herr Antoine Nochat, Gerichtspräsident in Aubonne. Vom Regierungsrath wurde als drittes Mitglied gewählt Herr Wilhelm Römer am See in Biel, als dessen erster Ersatzmann Herr Nikl. Bucher, Gerichtspräsident in Aarberg, und als zweiter Ersatzmann Herr S. Biedermann, Regierungsstatthalter in Nidau.

In unserm leßtjährigen Jahresberichte sind die Verhandlungen, welche dem Erlasse des Dekrets vom 26. Februar 1873 vorangingen, durch welches der Finanzausweis der Jurabahn-Gesellschaft genehmigt wurde, ausführlich dargestellt.

Durch dieses Dekret wurde anerkannt, daß die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen sich über den Besitz finanzieller Mittel ausgewiesen habe, welche zu Erstellung der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut, sowie der Verbindungslinie zwischen der Ostbahn an der französischen Grenze bei Faverois und der Linie Pruntrut-Delle zwischen Boncourt-Buir erforderlich sind.

Die von der Gesellschaft eingelegten Akten betreffend die Vollendung des jurassischen Eisenbahnnetzes wurden genehmigt und der Jurabahngesellschaft die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten unter folgenden Vorbehalten, Art. 2 des Dekrets, ertheilt:

a. Der Bau darf nicht begonnen werden bevor die Gesellschaft dem Regierungsrath die in Art. 1 des Dekrets vom 10. Mai 1870 verlangte Kautions oder Geldhinterlage, sowie den Nachweis geleistet hat, daß der Vertrag über Beschaffung des Obligationenkapitals definitiv in Kraft erwachsen und vollziehbar geworden ist und die Generalversammlung der Aktionäre der Ostbahngesellschaft, sowie der schweizerische Bundesrath den Vertrag vom 20. Juni 1872 ratifizirt haben.

b. Dem Regierungsrath steht das Recht zu, die Bauten und die Verwaltung der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen nach Gutfinden zu überwachen.

c. In den Verwaltungsrath der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wählt der Regierungsrath 3 - 5 Mitglieder.

Endlich wurden durch Art. 3 des Dekrets die Staatsbahnenlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern resp. Zollikofen nebst Zubehörden und den aus den mit andern Gesellschaften abgeschlossenen Verträgen fließenden Rechten und Pflichten an das Gesamtunternehmen des jurassischen Bahnnetzes unter gewissen Bedingungen abgetreten.

Dieses Dekret, welches vom Großen Rath einstimmig genehmigt wurde, sicherte endlich definitiv den Bau des jurassischen Bahnnetzes.

Nachdem die Jurabahngesellschaft die Erfüllung derjenigen Bedingungen, an welche nach Art. 2 des Dekrets die Bewilligung zum Beginne der Arbeiten geknüpft war, nachgewiesen hatte, wurde ihr durch Beschluß des Regierungsrathes vom 24. Mai und 12. Juni 1873 die Bewilligung zum Beginn der Arbeiten auf den Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut ertheilt und hierauf unterm 27. Juni der Beginn der Arbeiten offiziell konstatirt.

Die Kautions, welche die Jurabahngesellschaft auf Grund des Art. 2 des Dekrets vom 26. Februar 1873 hinterlegt hatte, wurde auf eine sachbezügliche Reklamation des Bundesrathes hin den Bundesbehörden ausgeliefert. Der Bundesrath sprach sich nämlich prinzipiell dahin aus, daß seit dem

auf 1. April 1873 erfolgten vollständigen Inkrafttreten des eidgenössischen Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen die Kantone nicht mehr befugt seien, die Hinterlegung von Käutionen zu fordern, da die Forderung von Käutionen den Zweck habe, zu Überwachung der Eisenbahn-gesellschaften zu dienen, mithin staatsrechtlicher Natur sei.

Für die Strecke Delsberg-Basel sind die Landeserwerbungen beendigt in den Gemeinden Arlesheim, Aesch, Dornach und Duggingen, und zwar erfolgten dieselben überall, mit Ausnahme zweier Fälle in Arlesheim, in welchen zur Zwangsexpropriation geschritten werden mußte, auf dem Wege gütlicher Verständigung.

Mit einer großen Anzahl von Grundbesitzern, deren Terrain zu Erstellung der Linie Delsberg-Basel nötig ist, sind Verträge abgeschlossen werden, welche die Gesellschaft ermächtigen, die fraglichen Immobilien vor definitiver Erwerbung derselben in Besitz zu nehmen.

Infolge dessen haben die Arbeiten begonnen werden können, ohne daß eine Verzögerung derselben durch Einsprache Seitens der Grundbesitzer zu befürchten wäre.

Infolge einer öffentlichen Ausschreibung sind die Arbeiten in 2 Looßen von je ungefähr 19 Kilometern zu den im Devis vorgeesehenen Bedingungen an Unternehmer vergeben worden.

In Betreff des Anschlusses an den neu zu erstellenden Bahnhof der Centralbahn in Basel ist im Monat Dezember mit der Centralbahn ein Abkommen getroffen worden, soweit dies der Umstand zuließ, daß die Anlage des fraglichen Bahnhofs selbst noch nicht im einzelnen festgestellt ist.

Die Studien für die Bahnhofsanlage in Delsberg sind in vollem Gange.

Was die Linie Delsberg-Pruntrut betrifft, so haben die beteiligten Grundeigentümer auf derjenigen Strecke, auf welcher die Arbeiten begonnen sind, nämlich auf der Strecke zwischen Glovelier und Courtemauzy, eingewilligt, daß die Jurabahn von ihren Grundstücken Besitz ergreife, bevor die definitive Erwerbung derselben erfolgt ist.

Die Parzellenpläne sind gegenwärtig in den Gemeinden Glovelier, Montmelon und Courgenay aufgelegt, so daß baldigst zur endgültigen Regelung der Landeserwerbungen geschritten werden kann.

Die Ausführung der Doubstunnels ist an Unternehmer vergeben worden, und zwar der Tunnel de la Croix an die Herrn Lefèvre und Magniet, Unternehmer in Paris, für die Summe von Fr. 3,942,720

Der Tunnel de Glovelier an die Herren Gebr.

Bradires, Unternehmer in Paris, für die Summe von " 2,583,690

so daß demnach der Bau dieser Tunnel auf Fr. 6,526,510 zu stehen kommt, was gegenüber dem Vorprojekte eine Ersparnis von Fr. 502,181 ergibt.

Es ist auch nach den bisher gemachten Erfahrungen zu hoffen, daß, wie in den mit den Unternehmern abgeschlossenen Verträgen vorgesehen ist, diese Ersparnis sich noch vergrößern werde.

Die Arbeiten an den beiden Tunnels sind bereits in vollem Gange und rücken in befriedigender Weise vor.

Bei dem Tunnel de la Croix hat einzig die im Seitenstollen sich zeigende Wassermenge bis jetzt Schwierigkeiten dargeboten und die Arbeiten verzögert und öfter sogar gehemmt; durch eine verbesserte Pumpseinrichtung wird indeß diesem Nebel gesteuert werden.

Der Tunnel de Glovelier hat bis jetzt keine besondern Schwierigkeiten dargeboten.

Über den gegenwärtigen Stand der Tunnelarbeiten gibt folgende Tabelle, welche wir dem letzten Vierteljahresberichte der Jurabahndirektion entheben, Aufschluß:

Auf der Strecke Dachsfelden-Delsberg ist das Trage noch nicht definitiv bestimmt, es haben deshalb auch keine namenswerthen Landerwerbungen auf dieser Strecke stattgefunden.

Dagegen sind die Studien für diese Strecke nahezu beendet.

Die für die Bauausführung nothwendigen Schienen hat sich die Jurabahngesellschaft durch einen Vertrag mit dem Hause Blondiaux u. Comp. in Belgien gesichert, durch welchen gegenüber dem Voranschlag eine Ersparnis von rund einer halben Million Franken realisirt werden wird.

Wie sich aus diesen Angaben erzeigt, sind im Berichtjahre die Arbeiten für das vollständige Jurabahnnetz richtig in Angriff genommen worden. Die finanziellen Mittel hiezu verschaffte sich die Direktion durch die im Berichtjahre angeordnete erste Aktieneinzahlung, welche im Ganzen mit anerkennungswürther Pünktlichkeit geschah. Nach dem Gesagten ist es demnach als sicher anzunehmen, daß das große nationale Unternehmen der Jurabahnen innerhalb der festgesetzten Frist zu einem gedeihlichen Ende geführt werden wird.

B. Die Linie Bern-Langnau-Luzern.

Im Berichtjahre schied Herr Alt-Regierungsrath Solissaint bei seinem Austritte aus dem Regierungsrath gleichzeitig aus der Direktion der Bern-Luzern Bahn aus.

An seiner Stelle wurde vom Regierungsrath Herr Nationalrat Bucher von Burgdorf, und an des letztern durch seinen Eintritt in die Direktion erledigte Stelle im Verwaltungsrath Herr Regierungsrath Kilian gewählt.

Die Geschäfte einer Schätzungscommission für die Linie Langnau-Kröschchenbrunnen wurden von den eidg. Behörden im Einverständniß mit dem Regierungsrath von Bern der bereits für die Linie Langnau bestehenden eidg. Schätzungscommission übertragen.

Doch legte Herr Grossrath Vogel in Wangen, welcher bisher die Stelle eines dritten Mitgliedes dieser Commission bekleidet hatte, sein Mandat nieder, da er auf den Wunsch der Bern-Luzern-Bahndirektion die gütlichen Verhandlungen

mit den Grundbesitzern übernommen hatte; an seiner Stelle wurde vom Regierungsrathe Herr Nationalrath Karrer in Sumiswald gewählt.

Die Übertragung der Konzession für die Linie Güm-
ligen-Langnau an die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn
wurde von den Bundesbehörden unterm 17. September 1873
genehmigt; ebenso wurde der Vertrag zwischen dem Kanton
Bern und der Bern-Luzern-Bahn betreffend Übergang der
Staatsbahlinie Gümlien-Langnau an die Bern-Luzern-Bahn
zur Vollständigkeit gebracht.

Eine ernstliche Gefahr drohte dem Werke der Bern-Luzern-
Bahn im Berichtjahre noch dadurch, daß im Kanton Luzern,
um lokaler Interesse willen, die Absicht auftauchte, das Trace
statt wie von der Gesellschaft vorgeschlagen, von Wohlhausen
über Littau und Zimmeregg, von Wohlhausen über Kriens
nach Luzern zu führen.

Diese Kombination hatte im Kanton Luzern um so mehr
Aussicht auf Erfolg, als wohl für das Trace über Kriens,
nicht aber für dasjenige über Littau die den Gemeinden des
Kantons Luzern zugedachte Beteiligung in ihrem Gesamt-
betrage gesichert war.

Es lag aber hierin in Wahrheit eine ernstliche Gefähr-
dung des ganzen Unternehmens, denn die Wahl des Traces
über Kriens, welches die Linie nicht unbedeutend verlängert
hätte, hätte dieselbe von vorneherein für den Transitverkehr
gänzlich konkurrenzunfähig machen müssen.

In Würdigung dieser Sachlage verwendete sich der Re-
gierungsrath bei der Regierung des Kantons Luzern in ein-
dringlicher Weise für die Wahl des Traces über Littau, indem
er gleichzeitig aussprach, daß der Kanton Bern in keinem
Falle an allfällige Mehrkosten des Kriensertraces etwas bei-
tragen werde.

Der Große Rath des Kantons Luzern hat dann auch,
dieser Sachlage entsprechend, dem Trace über Littau den Vor-
zug gegeben.

Die Vorlagen für den Bau der Linie von Langnau bis
zur Kantonsgrenze wurden vom Bundesrathen genehmigt. Zu
Anständen hatte hier einzig die Lage der Station Trubschachen
Veranlassung gegeben, für welche die Gemeinden Langnau und

Trüb eine Abweichung von dem Projekte der Bahngesellschaft wünschten.

Der Bundesrath entschied indes im Wesentlichen zu Gunsten der Bahngesellschaft, da eine angeordnete Expertise ergab, daß die von ihr gewünschte Stelle in technischer Beziehung günstiger war.

Im Berichtjahr wurden die Arbeiten für die Bern-Luzern-Bahn überall rüstig in Angriff genommen.

Die Gesellschaft hat für den Bau, theils von finanziellen, theils von volkswirtschaftlichen Rücksichten geleitet, das System des Regiebaues adoptirt, wobei sie indes nichtsdestoweniger die Bauausführung der einzelnen Loope theils größern, theils kleinern Afferdanten übertrug.

In Folge des Staatsvertrages vom 12. Februar 1870 wurde daher eine Anzahl von Verträgen, welche die Gesellschaft mit Unternehmern über den Bau einzelner Loope, sowie über die Erstellung des Zimmereggstunnels abgeschlossen hatte, der Genehmigung des Regierungsrathes unterbreitet.

Es gelang ferner der Gesellschaft, mit der Société anonyme des forges d'Acoz einen günstigen Vertrag über die Lieferung der Schienen abzuschließen, welcher ebenfalls die Genehmigung des Regierungsrathes erhielt.

Da demnach die Bahn in voller Ausführung begriffen ist, so wurde es unumgänglich nothwendig, auch die noch schwedende Frage des Anschlusses der neuen Linie in Luzern, bez. die Lage des infolge des Baues der Gotthardbahn und der übrigen neuen Eisenbahmlinien nothwendig gewordenen neuen Bahnhofes in Luzern zu bestimmen.

Die Bern-Luzern-Bahn hatte nun ihre hierauf bezüglichen Vorschläge dem Bundesrath bereits im Frühjahr 1873 eingereicht, dagegen scheinen die übrigen beteiligten Bahnverwaltungen ihre Eingaben verzögert zu haben, denn es erfolgten bis ins Spätjahr hierin keine weiteren Schritte von Seite der Bundesbehörden.

Dies veranlaßte den Regierungsrath, auf Ersuchen der Bern-Luzern-Gesellschaft hin, sich bei den Bundesbehörden dahin zu verwenden, der Bundesrath möchte den säumigen Bahngesellschaften eine letzte Fällfrist zu Einreichung ihrer Eingaben festsetzen und hierauf die Frage mit möglichster Förderung entscheiden.

Über die finanzielle Situation der Unternehmung gibt das Resultat der auf 31. Dezember 1873 abgeschlossenen Bau-rechnung Auskunft. Diese Rechnung weist folgende Resultate auf:

Einnahmen.

I. Saldo vom Baukapital:

Einzahlung auf die	
Aktien	Fr. 4,000,500
Einzahlung auf die	
Obligationen	" 9,000,000
	—————
	Fr. 13,000,500. --

II. Indirekte Einnahmen	" 326,021. 23
-----------------------------------	---------------

Total Fr. 13,326,521. 23

Ausgaben.

I. Allgemeine Verwaltung	Fr. 63,307. 57
II. Anleihenkosten und Zinsen	" 811,937. 97
III. Vorarbeiten und Bauleitung	" 187,689. 94
IV. Landerwerbung	" 681,436. 12
V. Unterbau	" 612,542. 80
VI. Oberbau	" 4,755. 13
VII. Hochbau	" 2,200. —
VIII. Abzweigungen, Telegraphen &c.	" 883. 32
IX. Betriebs- und Bauinventar	" 260,990. 20

Total-Ausgaben Fr. 2,625,743. 05

Es ergibt sich demnach ein Saldo von flüssigen, noch nicht verwendeten Kapitalien von Fr. 10,770,778. 18.

C. Die Linie Solothurn-Burgdorf.

Nachdem die Emmenthalbahngesellschaft, wie in unserm letzten Verwaltungsberichte erwähnt, die Konzession für die Eisenbahnlinien Solothurn-Burgdorf, Burgdorf-Langnau und Uzenstorf-Schönbühl erworben hatte, ging sie an ihre definitive Konstituirung und erwählte zum Direktor Herrn Ingenieur Dietler in Solothurn.

Als erste Aufgabe setzte sich die Gesellschaft die Beschaffung des Baukapitals für die Linie Solothurn-Burgdorf.

Diese Linie zerfällt in eine Hauptlinie Solothurn-Burgdorf und in eine Zweiglinie Derendingen-Biberist.

Die Hauptlinie Solothurn-Burgdorf misst 20 Kilometer, die Zweiglinie Biberist-Derendingen 3 Kilometer, so daß demnach die ganze in Ausführung begriffene Bahn 23 Kilometer umfaßt.

Nach vorgenommenen, genauen Erhebungen beträgt das zur Ausführung dieser Linie erforderliche Anlagekapital Fr. 2,600,000.

Die Gesellschaft gedachte nun dieses Kapitals zur Hälfte durch Ausgabe von Aktien und zur Hälfte durch Ausgabe von Obligationen zu beschaffen.

Es war ihr denn auch gelungen, daß nach dieser Kombination erforderliche Aktienkapital von Fr. 1,300,000 zu beschaffen, und zwar hatte sie dieses Kapital in Subventionsaktien, welche erst zur Verzinsung gelangen, nachdem die übrigen Aktien 4 % Zins erhalten haben, im Betrage von Fr. 600,000 und in Prioritätsaktien im Betrage von Fr. 700,000 eingetheilt.

Nachdem die Gesellschaft demnach ihre Bauvorlagen dem Bundesrath eingereicht hatte, begann sie die Arbeiten auf dem Gebiete des Kantons Bern, was bereits unterm 28. Juli 1873 vom Regierungsstatthalter von Fraubrunnen amtlich konstatiert wurde.

Mittlerweile war nun aber zwischen der Emmenthalbahngesellschaft und dem Kanton Bern einerseits und der Centralbahngesellschaft andererseits der bekannte Konflikt in Betreff der Linie Solothurn-Schönbühl ausgebrochen, welchem wir unten eine einläßliche Darstellung widmen werden.

Hiedurch verzögerte sich die Genehmigung der Bau- und der Finanzvorlagen der Emmenthalbahngesellschaft durch den Bundesrat; auch stieß bei dieser Sachlage die Beschaffung des Obligationenkapitals für die Linie Solothurn-Burgdorf auf bedeutende Schwierigkeiten.

Die wegen der Solothurn-Schönbühlbahnfrage angebahnten Unterhandlungen zwischen der Emmenthalbahngesell-

schafft einerseits und der Centralbahn und dem Gründungskomite der Gäubahn andererseits führten schließlich zu einer Transaktion, durch welche sich die Centralbahn und mehrere bei der Gäubahn und Wasserfallenbahn beteiligte bernische und solothurnische Gemeinden verpflichteten, Aktien der Emmenthalbahn für die Linie Burgdorf-Langnau und Solothurn-Burgdorf im Gesamtbetrag von Fr. 1,100,000 zu übernehmen, sofern die Emmenthalbahngesellschaft auf ihre Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl verzichte, und sofern der Centralbahn die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl ertheilt werde und ihr dauernd verbleibe, d. h. also in sofern der Staat Bern auf sein Recht des Selbstbaues dieser Linie verzichte.

Von dem Gesamtbetrag dieser eventuell zugesicherten Aktienbeteiligung von Fr. 1,100,000 wurden Fr. 300,000 der Linie Solothurn-Burgdorf, der Rest der Linie Burgdorf-Langnau zugeschieden.

Durch diesen Vergleich wird demnach das Aktienkapital für die Linie Solothurn-Burgdorf um Fr. 300,000 erhöht werden, wodurch es möglich wird, das Obligationenkapital um die nämliche Summe zu vermindern.

Diese Erhöhung des Aktienkapitals ist indeß, wie gesagt, ausdrücklich an die Bedingung geknüpft, daß der Kanton Bern sein Recht des Selbstbaues der Linie Solothurn-Schönbühl nicht geltend mache.

Hierauf gestützt und unter ausführlicher Auseinandersetzung der Finanzlage ihrer Gesellschaft hat die Direktion der Emmenthalbahngesellschaft sich an die Behörden des Kantons Bern mit dem Gesuche gewendet: Der Große Rath möchte der Emmenthalbahngesellschaft für den Fall, daß der Selbstbau der Linie Solothurn-Schönbühl beschlossen werden sollte, eine Staatsbeteiligung in Aktien im Betrage von Fr. 300,000 zusichern.

Zu Begründung dieses Gesuches führte die Direktion an, daß es unbillig wäre, wenn durch einen im eisenbahn-politischen Interesse des Kantons Bern allfällig zu fassenden Beschuß ein Unternehmen geschädigt oder verzögert würde, welches einem bedeutenden Landestheile erhebliche Vortheile zu bringen geeignet sei.

Der Große Rath hat denn auch in Würdigung dieser Sachlage dem Gesuche der Emmenthalbahndirektion entsprochen und unterm 1. Mai 1873 auf den Antrag des Regierungsrathes folgenden Beschuß gefaßt: „Für den Fall, daß der Kanton Bern durch seine kompetenten Organe den Selbstbau der Linie Solothurn-Schönbühl, soweit sie auf bernisches Gebiet fällt, erkennen sollte, wird derselbe diejenigen Fr. 300,000 zur Hälfte in Prioritäts-, zur Hälfte in Subventionsaktien übernehmen, mit welchen die solothurnischen Gemeinden bei den Eisenbahlinien Solothurn-Burgdorf eventuell zu beteiligen sich verpflichteten.“

„Diese Aktien werden erst dann einbezahlt, wenn die ganze Linie von Solothurn nach Burgdorf erstellt und dem Betrieb übergeben worden ist.“

„Sollte später die Emmenthalerbahn ohne Ermächtigung des Großen Rathes mit einer andern Gesellschaft in Fusion treten oder ihre Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten, so ist der Kanton Bern berechtigt, die einbezahlte Summe von Fr. 300,000 zurück zu verlangen und dem Unternehmer die Aktien zur Verfügung zu stellen.“

Nachdem durch diesen Beschuß der Emmenthalbahngesellschaft für die Linie Solothurn-Burgdorf ein Aktienkapital von Fr. 1,900,000 für alle Fälle gesichert war, gelang es nunmehr dieser Gesellschaft, das Obligationenkapital zu annehmbaren Bedingungen aufzubringen.

Unterm 22. Dezember 1873 wurde daher der Finanzausweis der Gesellschaft vom Bundesrathen genehmigt, und die Linie ist gegenwärtig in voller Ausführung begriffen.

Die eidgen. Schätzungscommission für diese Bahn wurde vom Bundesrathen und Bundesgerichte folgendermaßen bestellt:

Als erstes Mitglied wurde gewählt Herr Oberförster J. Wiedlisbach in Solothurn, als erster Ersatzmann desselben Herr Alt-Nationalrath Wapf in Luzern, als zweiter Ersatzmann Herr Oberst Flückiger in Narwangen; als zweites Mitglied Herr Oberrichter Fridolin Schneider in Aarau, als erster Ersatzmann desselben Herr Dr. A. Kündig, Direktor der Hypothekenbank in Basel, als zweiter Ersatzmann Herr Ulrich Häberlin, Friedensrichter in Pfyn.

Vom Regierungsrathe wurde als drittes Mitglied gewählt Herr J. Schluep, Oberförster in Nidau, als erster Ersatzmann desselben Herr Hans Herzog, Grossrath in Langenthal, und als zweiter Ersatzmann Herr Nissl. Räz, Regierungsstatthalter in Alarberg.

D. Gotthardbahn.

Nach Vorschrift des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 fand am 17. bis 19. November 1873 eine Verifikation des Standes der Bauten am Gotthardtunnel statt. Dieselbe ergab, daß für das erste Jahr an Subsidien zu zahlen war die Summe von Fr. 4,623,148, wovon auf die Schweiz Fr. 1,087,799 und auf den Kanton Bern Fr. 59,828. 97 entfielen.

Diese Summe von Fr. 59,828. 97 wurde von der Kantonskasse an die Bundeskasse vorschriftgemäß auf 19. Dezember 1873 entrichtet.

In dieser Summe waren indeß die Beiträge der Einwohner- und der Burgergemeinde von Bern inbegriffen, welche von diesen Korporationen mit je Fr. 2719. 50 dem Kanton rückvergütet wurden.

Für das zweite Baujahr proponierte die Gotthardbahndirektion einen Voranschlag, zufolge dessen an Subsidien die Summe von Fr. 11,237,748 zu entrichten wäre.

Nach diesem Voranschlag, gegen welchen der Regierungsrath keine Einwendungen erhob, hätte der Kanton Bern für das zweite Baujahr eine Summe von Fr. 132,208. 80 zu entrichten.

Über den Stand der Arbeiten am Gotthard geben die vom Bundesrathe jeweilen veröffentlichten monatlichen und vierteljährlichen Berichte Auskunft.

Wir verweisen deshalb in Betreff weiterer Details auf diese Berichte und begnügen uns, hier aus dem veröffentlichten Berichte folgende Daten über den Stand der Arbeiten auf 31. Dezember 1873 am großen Tunnel anzuführen:

		Nördl. Einfahrt.	Südl. Einfahrt.
		(Göschenen.)	(Ariolo.)
Direktionsgalerie	lauf. Mtr.	600,2	596
Erweiterung der Galerie	" "	520	287
Ausmaurung des Gewölbes	" "	—	145
" der östlichen Wand	" "	—	101,9
" der westlichen	" "	—	141,6
" des Abzugskanals	" "	—	115,3

Die Durchschnittszahl der zu diesen Arbeiten verwendeten Arbeiter war im vergangenen Dezember 1149.

III. Projektirte Bahnen.

A. Die Linie durch das Brohethal.

Wir haben in unserm letzjährigen Verwaltungsberichte erzählt, wie, von der Regierung des Kantons Waadt begünstigt, das Projekt einer Fusion der Brohethalbahn mit den westschweizerischen Bahnen auftauchte und wie die bernische Regierung, geleitet von eisenbahn-politischen Rücksichten, die Realisirung dieser Idee zu verhindern suchte. Der Staatsrath des Kantons Waadt, der als Vertreter des meistbeteiligten Kantons an der Aktionärversammlung der Brohethalbahn das entscheidende Wort zu sprechen hatte, führte nun im Berichtjahre, trotz des Widerspruchs der Regierung von Bern, die Unterhandlungen mit den schweizerischen Westbahnen weiter und es wurden bereits im Dezember 1872 Vertragspunktuationen über eine Fusion zwischen seinen Abgeordneten und denjenigen der Westbahnen vereinbart.

Durch das neue Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sollten nun mit dem 1. April 1873 sämtliche Hoheitsrechte der Kantone in Eisenbahnsachen an den Bund übergehen; von diesem Zeitpunkte an fehlte also dem Kanton Bern jedes wirksame Mittel zu Verhinderung der geplanten Fusion, wenn dieselbe, wie vorauszusehen, von der Mehrheit der Aktionärversammlung beschlossen wurde.

Die ernsthafte Gefährdung der eisenbahn-politischen Interessen des Kantons Bern, welche in dieser Fusion lag, durch

welche sich die Suisse Occidentale und die Centralbahn in dem wichtigen Knotenpunkt Lyß die Hand gereicht hätten, entging den bernischen Behörden nicht.

Als daher die Brohethalbahngesellschaft im Großen Rath die Genehmigung ihres Finanzausweises verlangte, fasste diese Behörde auf den Antrag des Regierungsrathes unterm 29. März 1873 — also unmittelbar vor Uebergang der hoheitlichen Rechte der Kantone in Eisenbahnsachen an den Bund — folgenden Beschluß:

„1. Dem Finanzausweis der Brohethalbahngesellschaft „wird bei der gegenwärtigen Sachlage die hoheitliche Genehmigung nicht ertheilt.“

„2. Der Große Rath spricht im Namen des Staates „Bern die Absicht aus, für den Bau und Betrieb der Brohethalbahn auf bernischem Gebiete selbst zu sorgen.“

Dieser Beschluß konnte zwar die Vollziehung der Fusion nicht gänzlich verhindern, wohl aber bewirkte er die Ausschließung des auf Bernergebiet gelegenen Stückes der Brohethalbahn an dieser Fusion.

Unterm 31. März 1873 wurde demgemäß zwischen Delegirten der Brohethalbahn und der Suisse Occidentale ein Fusionsvertrag vereinbart, in welchem bereits die Eventualität der Abtrennung des auf dem bernischen Gebiete gelegenen Bahnstückes ins Auge gefaßt wurde, und unterm 12. April wurde diesem Vertrage von der Generalversammlung der Aktionäre der Brohethalbahn die Genehmigung nur unter dem Vorbehalse ertheilt, daß der bernische Theil der Linie mit allen darauf haftenden Rechten und Pflichten dem Kanton Bern oder einer Gesellschaft nach seiner Wahl abgetreten werde.

Vom bernischen Standpunkt aus — und es stimmten hiemit auch die Abgeordneten der subventionirenden Gemeinden des freiburgischen Seebezirks überein — wäre es sehr wünschenswerth gewesen, wenn auch die auf freiburgischem Gebiete liegende Strecke der Brohethalbahn nicht in die Fusion mit den Westbahnen verflochten worden wäre.

Es war nun in die Genehmigung des Fusionsvertrages mit den Westbahnen in Bezug auf die Linie Fräschelz-Faoug die Bestimmung aufgenommen worden, daß für den Fall als

die nöthigen Vollmachten ertheilt würden, der Verwaltungsrath der Brohethalbahn ermächtigt werde, die auf freiburgischem Gebiete gelegene Strecke der Linie einer Gesellschaft abzutreten, welche deren Bau und Betrieb zu übernehmen bereit wäre.

Auf Grund dieses Beschlusses hatte die Generalversammlung der bernischen Jurabahngesellschaft sich bereit erklärt, den Bau und Betrieb des auf bernischem (und eventuell auch des auf freiburgischem) Gebiete gelegenen Theils der Brohethalbahn als internationale Bestandtheile ihres Netzes zu übernehmen.

Der Große Rath des Kantons Bern, welcher bereits bei Fassung seines Beschlusses vom 26. März 1873 die Übernahme des Baues der Strecke Lyß-Fräschelz durch die Jurabahngesellschaft im Auge gehabt hatte, verfügte hierauf durch Dekret vom 30. Mai 1873 auf den Antrag des Regierungsrathes Folgendes:

„1. Die Übertragung der auf bernischem Gebiete befindlichen Strecke der projektierten Eisenbahn von Lyß nach dem Brohethal an die bernische Jurabahngesellschaft wird genehmigt.

„2. Die der Brohethalbahn durch Dekret vom 20. Januar 1872 zugesicherte Staatsbeteiligung an der Errichtung dieser Linie von Fr. 500,000 wird an die bernische Jurabahngesellschaft übertragen, wobei die im angeführten Dekret enthaltenen, an diese Aktienbeteiligung geknüpften Bedingungen vorbehalten bleiben.“

Nachdem auch die Generalversammlung der Suisse Occidentale den Fusionsvertrag vom 31. März 1873 genehmigt hatte, konnte die Genehmigung der Übertragung des bernischen Stückes der Brohethalbahn an die bernische Jurabahngesellschaft bei den Bundesbehörden, deren Einwilligung nach dem neuen Eisenbahngesetze ebenfalls erforderlich war, auf keine Schwierigkeiten stoßen.

Die Genehmigung der Bundesbehörde wurde dann auch ohne Bedenken durch den Bundesbeschluß vom 17./18. Dezember 1873 ertheilt.

Dagegen wurde gleichzeitig ein Refurs abgewiesen, welcher von Herrn Hafner, Fürsprech in Murten, Namens des

Eisenbahnenkomites des Seebbezirks und der Minderheit des Verwaltungsrathes der Brohethalbahn eingereicht worden war, und welcher verlangte, daß auch die auf freiburgischem Gebiete gelegene Strecke der Brohethalllinie von der Fusion mit der Suisse Occidentale ausgeschlossen und mit der bernischen Jurabahn vereinigt werde.

Dieser Refurs stützte sich auf die obenangeführte, auf diese Strecke bezügliche Klausel des Beschlusses der Generalversammlung der Brohethalbahngesellschaft vom 12. April 1872; dieser Klausel legten die Refurrenten (unter ihnen befanden sich auch die bernischen Mitglieder des Verwaltungsrathes) den Sinn bei, daß der Bau der Strecke Fräschelz-Faoug, die Genehmigung der Bundesbehörden vorausgesetzt, der Jurabahngesellschaft übertragen werden müsse.

Die Bundesbehörden traten indeß dieser Anschauung nicht bei, und die Strecke Fräschelz-Pfauen ist demnach definitiv an die Westbahnen übergegangen.

Dagegen ist, wie gesagt, der Bau und Betrieb der Strecke Lyss-Fräschelz an die bernische Jurabahngesellschaft übergegangen, ein Resultat, das gewiß vom Standpunkte der bernischen Eisenbahnpolitik aus als ein günstiges zu bezeichnen ist.

Die Jurabahn hat denn auch die Studien für diese Linie vollenden lassen, und hat, nachdem sie dem Bundesrathe den Ausweis über den Besitz der erforderlichen finanziellen Mittel geleistet, im laufenden Jahre den Bau derselben begonnen.

B. Die Linie Lyss-Solothurn-Olten (Gäubahn).

In unserm letzjährigen Verwaltungsberichte haben wir die Erzählung von dem Fortgange des Gäubahnunternehmens bis zum Abschluße des Vertrages zwischen der Centralbahn und dem Initiativkomite der Gäubahn vom 16./18. Februar 1873 fortgeführt.

Es bleibt uns nur noch übrig, den wesentlichen Inhalt dieses Vertrages kurz zu reproduziren und die Kämpfe zu schildern, welche aus dem Bestreben entstanden sind, dessen Inhalt in die Wirklichkeit überzuführen.

Durch den erwähnten Vertrag vereinigen sich nach Art. 1 desselben das interkantonale Komite der Gäubahn und die

Centralbahngesellschaft zu einem besondern Unternehmen, um die dem Gängbahnenkomite konzidirten Bahnlinien auszuführen.

Die Bausumme wird auf Fr. 12,000,000 angeschlagen (Art. 4 des Vertrages), daran wird ein Dritttheil durch das interkantonale Komite, $\frac{2}{3}$ durch die Centralbahn geliefert.

Sollte der Bau mehr als diese Summe kosten, so wird der Ueberschuss durch die Centralbahn geliefert.

Die Centralbahn übernimmt die Verpflichtung, das vom interkantonalen Komite gelieferte Betheiligungskapital à $4\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen, bezieht aber auch jeden Ueberschuss des Ertrages über diesen Zins hinaus.

Der Centralbahn steht die Anordnung und Leitung des Baues und Betriebs dieser Linie zu, sie vertritt die Gesellschaft nach Außen. Indessen wird ein Komite von sieben Mitgliedern, in welches die Kantone Solothurn und Bern je 1, das interkantonale Komite 2, und der Verwaltungsrath der Centralbahn 3 Mitglieder wählen, bestellt, welches die Ausführung des Vertrages zu überwachen hat.

Der schweiz. Centralbahn steht das Recht zu, die Gängbahnenlinie zu jeder Zeit gegen Ersatz der vom interkantonalen Komite darauf gemachten Verwendungen eigenthümlich zu erwerben.

Sie verpflichtet sich dagegen, die Linie nach dem Projekte des Herrn Dietler zu erstellen.

Die Bahnhofstellen und Bahnhofsanlagen zu Solothurn und Olten sollen im Allgemeinen auf Grundlage der Expertenberichte und Pläne der Herren Meier und Dietler für Solothurn und des Herrn Zschokke für Olten gewählt und ausgeführt werden.

Die Bahnhofstelle in Wangen soll nach dem Projekte Dietler südlich von Wangen in unmittelbarer Nähe vom Turnplatz erstellt worden.

Die schweiz. Centralbahngesellschaft (Art. 14 des Vertrages) erbaut zwischen Flumenthal und Attisholz an einer mit der Regierung des Kantons Solothurn zu vereinbarenden Stelle eine eiserne Fahrbrücke, deren Unterhalt von der Regierung von Solothurn übernommen wird.

Sie verpflichtet sich ferner zum Bau und Betrieb der sog. Wasserfallenbahn von der solothurnisch-basellichschen Grenze bis zum Anschluß an die Gäubahn.

Sofern es ohne Beeinträchtigung der Längen- und Steigungsverhältnisse geschehen kann, wird dieser Anschluß der Wasserfallenbahn an die Gäubahn bei Oensingen stattfinden.

Endlich verpflichtet sich die Centralbahngesellschaft auch zum Bau und Betrieb der Fortsetzung der Wasserfallenbahn von Solothurn nach Schönbühl, wofür sie die Konzession auszuwirken verspricht.

Dies ist der wesentlichste Inhalt des Vertrages vom 16./18. Februar 1873, soweit derselbe die bernischen Interesse unmittelbar berührt.

Durch diesen Vertrag sollte, wie unschwer einzusehen ist, die Gäubahn gänzlich in die Hände der Centralbahngesellschaft übergehen.

Hiedurch wurde dem Projekte einer sog. Nationalbahn, dessen Beförderung unstreitig im volkswirtschaftlichen sowohl, als im eisenbahn-politischen Interesse des Kantons Bern lag, ein schwerer Stoß versetzt.

Sodann wurden auch durch einzelne Bestimmungen des Vertrags die bernischen Interessen in tendenziöser Weise beeinträchtigt.

Neber das Trace der Bahn auf Bernergebiet, sowie über die Errichtung von Werken, welche mit dem Bahnbau in Zusammenhang standen (Bahnhof Wangen und Brücke bei Attisholz), wurde in einseitiger Weise, ohne daß die bernischen Behörden darüber befragt worden wären, zwischen der Centralbahngesellschaft und dem Gäubahnkomite Vereinbarungen getroffen.

Bei Bestimmung des Anschlusses der Wasserfallenbahn an die Gäubahn wurde die bernische Ortschaft Niederbipp, welche technisch als der natürlichste Anschluß sich darstellte, hintan gesetzt, und an ihrem Platze Oensingen als Anschlußort bezeichnet.

Ganz besonders auffallen mußte es endlich noch, daß die Centralbahn sich anheischig machte, die Linie Solothurn-Schönbühl zu bauen, welche, wie bekannt, vom Kanton Bern bereits an die Emmenthalbahngesellschaft konzedirt worden war.

Dass die bernischen Behörden diesen Vertrag unmöglich acceptiren konnten, sondern vielmehr aus allen Kräften der Verwirklichung desselben entgegenarbeiten müssten, ist vollkommen klar.

Die bernischen Behörden verfolgten denn auch diesen ihnen durch die Sachlage vorgezeichneten Weg.

Da indeß mittlerweile das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen seinem ganzen Inhalte nach in Kraft getreten war, so konnten die kantonalen Behörden nicht mehr von sich aus endgültige Maßnahmen treffen, sondern es blieb ihnen zu Wahrung der kantonalen Interessen nur noch den Weg der Antragstellung an die Bundesbehörden übrig.

Ein Anlaß, diesen Weg zu betreten, bot sich dar, als die Centralbahngesellschaft und das interkantonale Vorbereitungskomitee der Gäubahn bei den Bundesbehörden um Genehmigung der Konzessionsübertragung an die durch den Vertrag von 16./18. Februar 1874 neugebildete Unternehmung, sowie um Ratifikation der dadurch nothwendig gewordenen Abänderungen in den Konzessionen nachsuchten.

Als der Regierungsrath zu Aeußerung seiner Ansicht über dieses Gesuch aufgefordert wurde, verlangte er, daß ihm die Pläne und Kostenberechnungen für die Gäubahnlinie vorgelegt werden, damit er die Frage untersuchen könne, ob es angezeigt wäre, daß der Staat Bern von seinem Rechte des Selbstbaues des auf seinem Territorium gelegenen Theiles der Linie Gebrauch mache.

Sowohl das interkantonale Vorbereitungskomitee, als auch die Centralbahngesellschaft bestritten indeß die Pflicht zur Vorlage dieser Aktenstücke, indem sie behaupteten, der Staat Bern könne das Recht, den auf seinem Gebiete gelegenen Theil der Linie selbst zu bauen, nicht mehr in Anspruch nehmen, denn nach dem Wortlaut des Eisenbahngesetzes greife dieses Recht nur bei neu konzidirten Linien Platz.

Der Bundesrath trat dieser Auffassung bei; hierauf erhob der Regierungsrath gegen die projektierte Konzessionsabtretung Widerspruch, indem er darauf hinwies, daß die neue, aus dem interkantonalen Komitee und aus der Centralbahngesellschaft gebildete Unternehmung keine gesetzlich gebildete Gesellschaft sei, sowie daß ihr Sitz nicht, wie im Geseze vorgeschrieben,

bestimmt sei, und indem er ferner die oben hervorgehobenen, die Interessen des Kantons Bern benachtheiligenden Bestimmungen des Vertrages vom 16./18. Februar 1873 einer eingehenden Kritik unterzog.

Für den Fall, daß die Konzessionsübertragung trotz dieser Ausschreibungen genehmigt werden sollte, wahrte der Regierungsrath für den Kanton Bern das Recht des Selbstbaues des auf seinem Gebiete gelegenen Theiles dieser Linie.

Er ging davon aus, daß das Recht, eine konzidierte Linie selbst zu bauen, den Kantonen im neuen eidgenössischen Eisenbahngesetze verliehen worden sei, um ihnen eine Kompen-sation für die weggefallenen Staatshoheitsrechte zu gewähren und ihnen die Möglichkeit zu geben, eine allfällige durch Konzidirung einer Linie an eine ihnen nicht genehme Gesellschaft entstandene Kränkung ihrer Interessen abzuwenden. Offenbar können nun die Interessen eines Kantons ebensowohl durch Abtretung einer schon verliehenen Konzession an eine ihm nicht genehme Gesellschaft, als durch die Neuertheilung einer Konzession an eine solche verletzt werden; die ratio legis, um deren willen den Kantonen das Recht des Selbstbaues verliehen worden sei, treffe also bei Konzessionsabtretungen nicht minder zu, als bei der Neuertheilung von Konzessionen, und das erwähnte Recht müsse also auch im ersten Falle Platz greifen.

Der Regierungsrath ging hier, wie man sieht, von einer von derjenigen des Bundesrathes prinzipiell abweichenden Rechtsansicht aus.

Zu einer Entscheidung über diese nicht unwichtige Rechtsfrage durch die Bundesversammlung kam es indeß im vorliegenden Falle nicht.

Nachdem nämlich die Brohethalbahnfrage ihre Lösung in dem oben dargestellten Sinne gefunden hatte und nachdem ferner die neue Kombination in Betreff der sog. Nationalbahn aufgetaucht war, wonach nicht die Gäubahn, sondern die Linie Lyß-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen als Glied dieser Linie ins Auge gefaßt wurde, fand der Regierungsrath es nicht länger für nothwendig, auf seiner Opposition gegen die Abtretung der Gäubahnkonzessionen bezw. gegen den Übergang der Gäubahnlinien an die Centralbahn zu beharren.

Er zog daher durch Zuschrift an den Bundesrath vom 1. Juni 1873 seine Einsprache gegen die Konzessionsübertragung zurück und hielt dieselbe nur noch in sofern aufrecht, als sie gegen den Vertrag vom 16./18. Februar 1873 bezw. gegen einzelne die Interessen des Kantons Bern beeinträchtigende Bestimmungen desselben gerichtet war.

Die Übertragung der Gäubahnkonzession wurde hierauf durch Bundesbeschluß vom 18./25. Juli 1873 genehmigt.

Diese Genehmigung bezog sich indeß nur auf das Prinzip der Konzessionsabtretung und keineswegs auf den Vertrag vom 16./18. Februar in seinen das Trace, die Bahnhofsanlagen u. s. w. betreffenden Einzelheiten.

In Betreff der letztern Punkte blieb vielmehr selbstverständlich das Recht des Kantons Bern und der beteiligten bernischen Gemeinden vorbehalten, bei Anlaß der Plangenehmigung den Bundesbehörden die in ihrem Interesse erforderlich scheinenden Anträge zu unterbreiten.

Der Regierungsrath war denn auch seither vielfach im Falle sich mit Fragen, welche auf das Trace der Gäubahn, sowie auf den Anschluß dieser Linie an die Wasserfallenbahn Bezug hatten, zu beschäftigen.

Die auf dem linken Aarufer gelegenen, bei der Gäubahn beteiligten Gemeinden Oberbipp, Wiedlisbach und Attiswyl reichten dem Regierungsrath Petitionen ein, in welchen sie, gestützt darauf, daß nunmehr durch die Konzessionsabtretung der Beschlüß des Regierungsrathes vom 3. Juni 1872 betreffend die Bahnhofsanlage in Wangen dahingefallen sei, Modifikationen des Gäubahntraces zu ihren Gunsten verlangten.

Die Gemeinde Niederbipp sodann petitionierte dafür, daß der Anschluß der Wasserfallenbahn an die Gäubahn in Niederbipp anstatt in Oensingen stattfinde, und die Gemeinden Arch, Leuzingen und Rüthi endlich nahmen die Verwendung des Regierungsrathes dafür in Anspruch, daß in ihren Ortschaften Stationen errichtet werden.

Alle diese Fragen nun konnten im Berichtjahre nicht mehr zur Erledigung gelangen, da die Baupläne für die Gäubahn dem Bundesrath noch nicht eingereicht wurden, mithin ein Entscheid dieser Behörde noch nicht erfolgen konnte.

Es fanden indeß manigfache Verhandlungen über diese Fragen zwischen den betheiligten Kantonsregierungen und Eisenbahngesellschaften statt.

Um den Standpunkt, welchen die Regierung von Bern bei diesen Verhandlungen einnahm, zu charakterisiren, erwähnen wir, daß sie in einem Schreiben an die Centralbahngesellschaft vom 3. Januar 1874 verlangte, die Centralbahn möchte untersuchen, ob nicht statt des bisher angenommenen Traces zwischen Wangen und Niederbipp durch das Gürbetal ein mehr nördliches mit Station in der Nähe von Wiedlisbach gewählt werden könne. Für den Fall, daß die Centralbahn hierauf nicht eingehen sollte, müsse sich die Regierung vorbehalten, die Frage untersuchen zu lassen, ob gegenüber dem Trace über Wangen nicht dasjenige über Attiswyl, Wiedlisbach und Oberbipp den Vorzug verdiene, und wenn dieses letztere ganz aufgegeben werden sollte, ob nicht in Bezug auf die Bahnhofsanlage in Wangen das linke Aarufer statt des rechten zu wählen sei.

In Bezug auf die Station Niederbipp sodann sprach die Regierung den Wunsch aus, daß dieselbe auf der Ostseite des Ortes erstellt und in einer der Bedeutung dieser Ortschaft entsprechenden Weise eingerichtet werde; ferner stellte der Regierungsrath das Postulat auf, daß der Anschluß der Wasserfallenbahn an die Gäubahn in der Nähe von Niederbipp stattfinde.

In Betreff der Strecke zwischen Solothurn und Lyss endlich verlangte er, daß in Leuzingen, Arch und Rüthi Stationen errichtet werden.

Über den Erfolg dieser Schritte werden wir erst im Verwaltungsberichte für das laufende Jahr zu berichten haben, da, wie oben bemerkt, im Berichtjahre diese Angelegenheit nicht zum Abschluß gelangen konnte.

Außer diesen Verhandlungen in Betreff des Traces haben wir über die Gäubahn nur noch zu bemerken, daß der Regierungsrath, auf Ansuchen des interkantonalen Komites, die dem Kanton Bern vorbehaltene Stelle im Verwaltungscomite der Gäubahn besetzte, indem er an diese Stelle den unterzeichneten Eisenbahndirektor wählte, und daß im Berichtjahre die Erdarbeiten bei Wangen und bei Leuzingen begonnen

wurden. Dieselben wurden indeß wieder eingestellt, und zwar bei Wangen auf Verlangen des Regierungsrathes, welcher gegen deren Fortsetzung Einsprache erhob, da die Pläne noch nicht genehmigt waren und das Trace bestritten ist.

C. Die Linie Lyß-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen.

Die Situation dieser Linie hat im Berichtsjahr eine totale Umgestaltung erfahren.

Während früher lediglich eine Verbindungs linie zwischen Herzogenbuchsee und Lyß beabsichtigt wurde, tauchte, als der Übergang der Gäubahn an die Centralbahn zur Gewißheit wurde, die Idee auf, die Linie Lyß-Herzogenbuchsee zu einem Gliede der schweizerischen Nationalbahn zu machen.

Sie sollte nunmehr von Herzogenbuchsee über Langenthal nach Zofingen geführt werden, um dort an die östlichen Theile der Nationalbahn Zofingen-Hunzenschwil-Lenzburg-Baden-Kloten-Winterthur und Winterthur-Singen-Kreuzlingen sich anzuschließen.

Dieser Gedanke, welcher zuerst vom Kanton Zürich aus verbreitet wurde, fand in den Kantonen Aargau und Bern sofort eine sehr günstige Aufnahme.

Nachdem in verschiedenen Konferenzen zwischen Abgeordneten der betheiligten Regierungen und Gemeinden diese abgeänderte Gestalt des Nationalbahuprojektes festgestellt worden war, bildete sich zum Zweck der Ausführung der Sektion Lyß-Zofingen ein Initiativkomitee. Dasselbe wurde bestellt aus den Herren Nationalrath Born in Herzogenbuchsee, Grossrath Dr. Hügli in Koppigen, Grossrath Kummer in Uzenstorf, Kommandant Kunz in Meien, Kantonsrath Schluep in Balm, Fabrikant Ziegler in Bätterkinden, Gemeindspräsident Struchen in Lyß, Nationalrath Stämpfli in Bern und Bankpräsident Ofenhäuser in Zofingen.

Dasselbe wandte sich vorerst an die Eisenbahndirektion mit dem Gesuche, sie möchte die erforderlichen Studien vornehmen lassen. Nachdem diesem Gesuche vom Regierungsrath willfahrt worden war, wirkte das Komite die Konzession bei den eidgenössischen Räthen aus und that sodann bei den betheiligten Gemeinden die nöthigen Schritte, um das Baukapital zusammen zu bringen.

Die Studien für die Strecke Lyß-Herzogenbuchsee wurden von Herrn Ingenieur Studer, diejenigen für die Strecke Herzogenbuchsee-Zofingen von Herrn Ingenieur Vertrey vorgenommen.

Das Trace der ganzen Linie Lyß-Zofingen hat eine Länge von 62 Kilometern, und die Gesamtkostensumme wurde auf rund $9\frac{1}{2}$ Millionen Franken veranschlagt.

Das Trace zieht sich von der Staatsbahnhstation Lyß ausgehend über Wengi, Messen, Bätterkinden, Uzenstorf, Kopfigen, Seeberg nach Herzogenbuchsee und von da über Bettenthalen, Thörigen, Bleienbach, Langenthal und Roggwyl nach der Kantonsgrenze bei St. Urban, um von dieser aus in der Richtung von Pfaffnau Zofingen zu erreichen.

Von dem Gesellschaftskapital gedenkt das Initiativkomite 5 Millionen Franken in Aktien und $4\frac{1}{2}$ Millionen in Obligationen aufzubringen.

Den unablässigen Bemühungen des Initiativkomites ist es gelungen, in den betheiligten Gemeinden das Interesse für die projektierte Linie zu wecken und es ist daher, von den Gemeinden bereits ein erheblicher Theil des Aktienkapitals (nahezu $2\frac{1}{2}$ Millionen) gezeichnet worden.

Um das Baukapital zu vervollständigen, gedenkt das Initiativkomite die Beihilfe des Staates Bern in Anspruch zu nehmen, und zwar für einen Betrag von Fr. 2,000,000.

Auf eine vorläufige an den Regierungsrath gerichtete Anfrage, ob diese Behörde bereit sei, eine Beteiligung des Staates Bern in gedachtem Maße zu empfehlen, hat der Regierungsrath geantwortet, er sei mit dem Bestreben für das Zustandekommen der Nationalbahn prinzipiell einverstanden und werde im Hinblick auf die von den Nachbarkantonen Aargau und Zürich gemachten großen Anstrengungen eine Beteiligung des Kantons Bern empfehlen, sofern die Gemeinden sich in ausreichendem Maße beteiligen und sofern die begonnenen Studien zu Ende geführt werden und ein günstiges Resultat liefern.

Die Studien sind nunmehr beendigt, und es sind mit Prüfung der gemachten Vorlagen die Herren Ingenieure Ganguillet und Dapples vom Regierungsrath beauftragt worden.

Da die östlichen Sektionen der Nationalbahn ihrer Verwirklichung entgegen gehen — die Linie Konstanz-Singen-Winterthur ist in der Ausführung begriffen, und die Linie Winterthur-Zofingen ist im Begriffe, sich finanziell zu konsolidieren — so wird die Errichtung der Verbindungsstrecke zwischen diesen Bahnstrecken und der Brohenthalbahn, d. h. eben der Linie Lyss-Zofingen, wohl auch nicht auf sich warten lassen können.

Das Nationalbahuprojekt, welches zu Anfang des Berichtsjahres so ziemlich jede Aussicht auf Erfolg verloren zu haben schien, hat demnach im Laufe des Jahres neues Leben gewonnen.

Im nächsten Jahre sodann werden Volk und Behörden des Kantons Bern berufen sein, über das Schicksal dieses Projektes endgültig zu entscheiden.

D. Die Linie Solothurn-Schönbühl.

Wie bereits in unsern früheren Verwaltungsberichten erwähnt, ertheilte der Große Rath des Kantons Bern unter dem 2. Juni 1871 der Emmenthalbahngesellschaft, bezw. dem Initiativkomite derselben die Konzession für Errichtung einer Linie von Solothurn nach Burgdorf.

Unter dem 3. Juni 1872 nun reichte die schweiz. Centralbahngesellschaft den bernischen Behörden ein Begehren um Ertheilung einer Konzession einer direkten Verbindungsstrecke zwischen Solothurn und Schönbühl ein.

Bevor dieses Gesuch dem Großen Rathe zur Behandlung vorgelegt werden konnte, bereits am 22. Juni 1872, sandte die Emmenthalbahngesellschaft, welche sich durch das Konzessionsbegehren der Centralbahn in ihrer Existenz bedroht glaubte, ein Konzessionsbegehren für Errichtung einer Linie von ihrer Station Uzenstorf nach Schönbühl ein.

Mit diesem Gesuche verband sie das andere um Konzidirung einer Linie von Burgdorf nach Langnau mit Anschluß an die bernische Staatsbahn, und zwar geschah dies, wie aus dem Begleitschreiben der Konzessionspetentin hervorgeht, lediglich zu dem Zwecke, um ein Vorrecht, welches die schweiz. Centralbahn für Errichtung der direkten Linie Solo-

thurn-Schönbühl zu gleichen Bedingungen vor jeder andern Gesellschaft zu besitzen glaubte, zu eliminiren.

Auf Grundlage dieses Begehrens ertheilte der Große Rath unterm 19. Dezember 1872 der Emmenthalbahngesellschaft die verlangte Konzession für die Linien Uzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau, wogegen er das Konzessionsbegehr der Centralbahn nicht in Berücksichtigung zog.

Die Emmenthalbahngesellschaft hatte demnach durch ihre Konzessionen vom 2. Juni 1872 und 19. Dezember 1872, die Ermächtigung zum Bau einer Linie zwischen Solothurn und Schönbühl erlangt.

Nun verpflichtete sich aber die Centralbahngesellschaft durch den mit dem interkantonalen Vorbereitungskomite der Gäu-bahn abgeschlossenen Vertrag vom 16./18. Februar 1873, diese Linie von Solothurn nach Schönbühl ebenfalls zu bauen und dafür die erforderliche Konzession auszuwirken.

In Ausführung dieser Bestimmung reichte sie den Bundesbehörden ein Konzessionsbegehr für diese Linie ein, für welche sie aber ein von demjenigen der Emmenthalbahn verschiedenen, mehr westlich und ausschließlich auf dem linken Ufer der Emme gelegenes Trace wählte.

Der Regierungsrath, zur Vernehmlassung über dieses Konzessionsbegehr aufgefordert, erhob natürlich gegen dasselbe lebhafte Einsprache, indem er geltend machte, daß die Linie Solothurn-Schönbühl bereits an die Emmenthalbahn in rechtsgültiger Weise konzedirt sei.

Die Emmenthalbahngesellschaft hatte sich zuerst diesem Proteste angeschlossen, es wurden indeß zwischen ihr und dem Centralbahndirektorium Unterhandlungen angebahnt, welche, nachdem sie mehrmals auf dem Punkte waren zu scheitern, endlich zu einer Verständigung führten.

Diese Verständigung beruhte auf folgenden Grundsätzen: die Emmenthalbahngesellschaft verzichtet auf ihre Konzession für die Strecke Uzenstorf-Schönbühl.

Unter dieser Voraussetzung und unter der Bedingung, daß der Centralbahn die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl ertheilt werde und definitiv verbleibe, verpflichtete sich die Centralbahn, Aktien der Linie Burgdorf-Langnau im

Betrage von Fr. 500,000 zu übernehmen. Ebenso verpflichteten sich unter den nämlichen Voraussetzungen eine Anzahl bernischer und solothurnischer an der Wasserfallen- und Gäubahn betheiliger Gemeinden, für die Linien Solothurn-Burgdorf und Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn Aktien im Gesamtbetrage von Fr. 300,000 für jede Linie zu übernehmen.

Nachdem diese Verständigung abgeschlossen worden war, beharrte die Emmenthalbahngesellschaft nicht weiter auf ihrer gegen die Konzessionsertheilung an die Centralbahn erhobenen Einsprache.

Dagegen hielt der Regierungsrath in einer Eingabe an die Bundesversammlung vom 3. September 1873 die seinige aufrecht. Er beantragte in erster Linie Abweisung des Konzessionsbegehrens der Centralbahn, in zweiter Linie wahrte er dem Kanton Bern das Recht des Selbstbaues der Strecke Solothurn-Schönbühl, so weit sie auf Bernergebiet fällt. Der Standpunkt, von dem der Regierungsrath bei Begründung seines Abweisungsantrages ausging, war der folgende:

Die von der Centralbahn projektierte Linie Solothurn-Schönbühl biete neben der Emmenthalbahmlinie Solothurn-Uzenstorf und Uzenstorf-Schönbühl kein selbstständiges Interesse dar, die Centralbahn beabsichtige überhaupt keine von derjenigen der Emmenthalbahn verschiedene Linie Solothurn-Schönbühl zu bauen, sondern sie wolle die nämliche Linie nur mit etwas abgeändertem Trace bauen. Es liege nun aber in der Natur der Sache, daß eine und dieselbe Linie nur an eine Gesellschaft konzedirt werden könne, und da die Solothurn-Schönbühlbahn schon an die Emmenthalbahngesellschaft in rechtskräftiger Weise konzedirt sei, so könne folgerichtig der Centralbahn die verlangte Konzession nicht mehr ertheilt werden.

Hieran sei auch durch das neue Eisenbahngesetz nichts geändert worden, es ergebe sich vielmehr aus Art. 4 dieses Gesetzes aufs unzweideutigste, daß die Bundesbehörden auf erfolgte Einsprache von Seite eines Kantons hin ein Konzessionsbegehren zurückweisen können, sofern dasselbe aus irgend welchen Gründen nicht gerechtfertigt erscheine.

Hier liegen nun solche Gründe zweifelsohne vor, denn das von der Emmenthalbahn vorgeschlagene Trace sei sowohl

technisch günstiger als volkswirtschaftlich nutzbringender als dasjenige der Centralbahn, es liege ferner im eisenbahnpolitischen Interesse des Kantons Bern und im Interesse der Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes, daß das Konzessionsbegehren der Centralbahn zurückgewiesen und die Emmenthalbahn bei ihrem Rechte geschützt werde.

Der Bundesrath trat indeß in seiner sachbezüglichen Botschaft an die Bundesversammlung diesen Ausführungen nicht bei.

Er behauptete vielmehr, der mehrfachen Konzedirung einer und derselben Linie stehe nichts entgegen, und die Verhütung des hierin liegenden Nebelstandes dürfe nicht den Bundesbehörden zugemuthet werden, sondern sei „von der Macht der realen Verhältnisse und Interessen“ zu erwarten.

Wenn auch an dem früher vom Bundesrathe aufgestellten Satz, daß Konzessionen nur dann verweigert werden dürfen, wenn sie den militärischen Interessen der Eidgenossenschaft widersprechen, nicht festgehalten werden könne, so müsse doch jedenfalls behauptet werden, daß eine Konzession nicht aus bloßen Konkurrenzrücksichten versagt werden dürfe.

Auf diese Gründe gestützt, beantragte der Bundesrath, der Centralbahn die verlangte Konzession immerhin unter Vorbehalt des Selbstbaurechtes des Kantons Bern zu ertheilen.

Unterm 24. September 1873 ertheilte denn auch die Bundesversammlung nach dem Antrage des Bundesrathes der Centralbahngesellschaft die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl, wobei indeß das Recht des Kantons Bern, den auf seinem Gebiete gelegenen Theil dieser Linie selbst zu bauen, vorbehalten wurde.

Der Kanton Bern wird sich nun darüber schlüssig zu machen haben, ob es angezeigt sei, von dem bezeichneten dem Kanton vorbehaltenen Rechte Gebrauch zu machen oder nicht.

Der Bundesrath hat auf Ansuchen des Regierungsrathes dem Kanton hiezu eine Frist bis Ende August 1874 angesezt.

Bis zu diesem Zeitpunkte muß die Entscheidung erfolgen, sei es durch eine ausdrückliche Erklärung der kompetenten Staatsbehörden, den Selbstbau übernehmen zu wollen, sei es durch einfaches Fassenlassen des Projekts.

Im Berichtjahre konnte eine Erklärung nicht abgegeben werden, da andere Eisenbahnenfragen, wie diejenige über den Bau der Nationalbahn u. s. w., welche den Regierungsrath hauptsächlich veranlaßten, das Recht des Selbstbaues vorzubehalten, noch nicht erledigt sind.

E. Die Linie Burgdorf-Langnau.

Wie bereits oben bei Darstellung der Verhandlungen über die Linie Solothurn-Schönbühl erwähnt worden ist, wurde für Erstellung der Linie Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahngesellschaft bereits unterm 19. Dezember 1872 eine Konzession ertheilt.

Im Laufe des Berichtjahres ist diese Linie der Verwirklichung dadurch näher getreten, daß durch den ebenfalls oben erwähnten Vertrag zwischen der Centralbahn und der Emmenthalbahn für den Bau der Linie Burgdorf-Langnau eine Aktienbeteiligung von Fr. 500,000 Seitens der Centralbahn und von Fr. 300,000 Seitens einer Anzahl bernischer und solothurnischer Gemeinden unter der Bedingung zugesichert wurde, daß der Centralbahn die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl ertheilt und dauernd erhalten werde.

Das Trage für die Linie Burgdorf-Langnau ist noch nicht definitiv ausgemittelt und auch der Kostenvoranschlag noch nicht positiv festgestellt.

Zufolge einer Eingabe der Emmenthalbahndirektion an den Regierungsrath vom 6. Januar 1874 haben indeß vorläufige Untersuchungen ergeben, daß die gesamten Anlagekosten sich auf Fr. 3,500,000 bis Fr. 3,800,000 belaufen werden.

Davon gedenkt die Emmenthalbahndirektion Fr. 2,200,000 in Aktien und den Rest in Obligationen aufzubringen.

Von dem Aktienkapital nun sind durch die angeführten Zeichnungen der Centralbahn und der bei der Gäu- und Wasserfallenbahn beteiligten Gemeinden bereits Fr. 800,000 bedingungsweise zugesichert.

Unter Berufung auf diesen Sachverhalt, sowie auf das volkswirtschaftliche und eisenbahn-politische Interesse, welche die Linie Burgdorf-Langnau für den Kanton Bern darbietet,

hat die Direktion der Emmenthalbahngesellschaft in ihrer erwähnten Eingabe an den Regierungsrath vom 6. Januar 1874 das Gesuch gestellt:

„Der Staat Bern wolle sich an der zweiten Sektion der „Emmenthalbahn Burgdorf-Langnau mit einem Aktienkapital „von Fr. 600,000, zur Hälfte in Prioritätsaktien, zur Hälfte „in Subventionsaktien betheiligen unter der Bedingung, daß „sich die Gesellschaft über den Besitz eines bereits gezeichneten „Aktienkapitals von Fr. 2,600,000 für diese Sektion ihrer „Bahn ausweise.“

„Sollte der Kanton Bern den Selbstbau der Linie Solothurn-Schönbühl auf seinem Gebiete beschließen, so übernimmt er überdies diejenigen Fr. 800,000 in Aktien der „Emmenthalbahn, welche von der schweiz. Centralbahn, von „Berner- und Solothurner-Gemeinden für die Bahn von Burgdorf nach Langnau gezeichnet worden sind.“

Es wird dieses Subventionsgesuch im laufenden Jahre gleichzeitig mit den andern hängigen Subventionsgesuchen den zuständigen Behörden zur Behandlung vorgelegt werden.

Bisher konnte dasselbe natürlich nicht in Berathung gezogen werden, da die technischen und finanziellen Vorlagen in keiner Beziehung vollständig waren.

F. Die Linie Langenthal-Wauwyl.

Die Konzession für diese Linie, welche den Zweck hat, eine möglichst kurze Verbindung zwischen dem Westen der Schweiz und dem Gotthard herzustellen, wurde unterm 23. September 1873 von den eidgenössischen Räthen an die schweizerische Centralbahngesellschaft ertheilt.

Nach den bei den Konzessionsverhandlungen gemachten Vorlagen sollte das Trace dieser Linie, von der Centralbahnhstation Langenthal ausgehend, bei der Säagi im Gemeindebezirk Untersteckholz, woselbst eine Station projektiert war, den Rothbach und damit die Kantonsgrenze zwischen Bern und Luzern überschreiten, um auf Luzerner Gebiet die Station Altbüron zu erreichen. Von hier sollte die Linie vermittelst eines 2000 Meter langen Tunnels durch den Stalten nach Ebenen und von da ins Luthernthal gelangen, um endlich über

Schöz ins Wiggerthal zu führen und sich bei Ergolzwyhl unterhalb der Station Wauwyhl an die Centralbahlinie Luzern-Olten anzuschließen.

Die Länge dieser Linie wurde auf 20,45 Kilometer angegeben, die Maximalsteigung auf 16 ‰ und die mittlere Steigung auf 8 ‰. Die Kosten wurden auf Fr. 6,202,000 veranschlagt.

Durch einen Beschlusß des Verwaltungsrathes der Centralbahn vom 19. Dezember 1873 wurde das obige Trace dahin modifizirt, daß die Linie nicht bereits bei der Säagi auf Luzerner Gebiet übergehen, sondern auf dem Gebiete des Kantons Bern fortgesetzt werden sollte, um bei Kleinroth und Gjuch vorbeigehend, erst in der Nähe von Altbüron die Kantongrenze zu überschreiten.

Zu vielfachen Verhandlungen gab für diese Linie die Station St. Urban-Melchnau Anlaß.

Auf eingelangte Petitionen der bei dieser Stationsanlage betheiligten volkfreichen Gemeinden des Kirchspiels Melchnau hin verwendete sich der Regierungsrath sowohl bei den Behörden der Centralbahn als bei den Bundesbehörden dahin, daß diese Station so nahe als möglich an der Ortschaft Melchnau errichtet werde.

Mündliche Verhandlungen zwischen einem Delegirten des Centralbahndirektoriums und dem Eisenbahndirektor hatten zu einer Verständigung geführt, wonach eine Station bei Kleinroth errichtet werden sollte.

Der Verwaltungsrath der Centralbahn verwarf indefß diese Verständigung und beschloß, an der Stationsanlage bei St. Urban festzuhalten, wobei er jedoch das Direktorium zu einer Verschiebung dieser Station für den Fall ermächtigte, daß die Regierungen von Bern und Luzern sich hierüber verständigen könnten.

Da Unterhandlungen mit dem Kanton Luzern voraussichtlich zu keinem Resultate geführt hätten, so machte der Regierungsrath die Sache bei den Bundesbehörden anhängig, wo sie noch gegenwärtig pendent ist.

G. Die Jura-Gotthard-Bahn.

Für diese Linie, welche den Zweck hat, den Jura auf dem kürzesten Wege mit dem Gotthard zu verbinden, wurde, soweit dieselbe auf Bernergebiet fällt, vom Grossen Rathe des Kantons Bern bereits am 18. Dezember 1872 eine Konzession ertheilt.

Nachdem indefs durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 das Konzessionswesen an die Eidgenossenschaft übergegangen war, erachteten die eidgenössischen Behörden es für zweckmässiger, anstatt die einzelnen kantonalen Konzessionen zu ratifiziren, für die gesammte Linie eine neue einheitliche Konzession zu ertheilen.

Es wurde demnach unterm 20./22. September 1873 einem Initiativkomite, an dessen Spize Herr Nationalrath Büzberger als Präsident stand, eine einheitliche Konzession für die gesammte Linie von den eidgenössischen Räthen ertheilt.

Nach den bei den Konzessionsverhandlungen gemachten Vorlagen soll diese Linie, von der Jurabahn bei Delsberg abzweigend, über die Klus und Langenthal, in der Richtung von Huttwyl und Zell nach Willisau, Wohlhusen, Luzern dem linken Seeufer entlang über Stanz nach Altorf zum Anschlusse an die Gotthardbahn führen.

Die Gesamtlänge dieses Traces der projektierten Linie beträgt 157,80 Kilometer, und die Baukosten werden rund auf 42 Millionen Franken defisirt.

Seit Ertheilung der Konzession ist nun die Frage aufgetaucht, ob nicht statt des ursprünglichen Trace die beiden Varianten Zwingen (Laufen), Liesberg, Breitenbach, Büsserach, Erschwil und Delsberg, Courroux, Vicques, Courchapoix, Erschwil in Aussicht zu nehmen seien. Bei Erschwil würden dieselben sich vereinigen bis Mäzendorf, von wo aus die Linie sich in zwei Zweige spalten würde, von denen der eine dem ursprünglichen Trace nach durch die Klus über Langenthal und Huttwyl nach Luzern und der andere durch den Weissenstein nach Solothurn und mit Anschluß an die Linie Solothurn-Schönbühl nach Bern führen würde.

Es würde hiemit eine Linie Basel-Zwingen-Erschwil-Mazendorf-Weizenstein-Solothurn-Schönbühl-Bern erstellt, welche den Weg von Basel nach Bern gegenüber dem Trace der von der Centralbahn projektierten Wasserfallenbahn um 6,6 Kilometer abkürzen würde.

Im Anschluß an das Jura-Gotthardbahuprojekt einerseits und das Projekt Burgdorf-Langnau anderseits wird ferner eine Linie projektiert, welche von der zu errichtenden Station der Jura-Gotthardbahn in Hettwyl ausgehend, den Amtsbezirk Trachselwald seiner ganzen Länge nach durchziehen würde, um in die Linie Burgdorf-Langnau einzumünden.

In einer Eingabe an die Eisenbahndirektion vom Oktober 1873 haben der Volksverein und der Handelsverein von Sumiswald auf die Wichtigkeit dieser Linie aufmerksam gemacht und das Gesuch gestellt, es möchte für dieselbe eine Staatssubvention in Aussicht gestellt werden.

Auf diese Eingabe antwortete der Regierungsrath unterm 27. Oktober 1873, er werde dem angeregten Bahnprojekt seine Aufmerksamkeit zuwenden; um jedoch Anträge an die oberste Landesbehörde stellen zu können, müsse er sowohl über die Jura-Gotthard- und die Burgdorf-Langnau-Bahn, als auch über die in Rede stehende Zweigbahn selbst in technischer und finanzieller Beziehung besser informirt sein.

Seither nun sind dem Regierungsrath weder über diese Zweigbahn, noch über die Jura-Gotthardbahn selbst weitere Vorlagen gemacht worden; diese Behörde war demnach nicht im Falle, sich mit den angeregten Bahnprojekten weiter zu beschäftigen.

H. Die Brünig-Bahn.

Das Brünigbahnenunternehmen umfaßte, wie bekannt, in seiner ursprünglichen Gestalt, in welcher es vom Großen Rathen des Kantons Bern unterm 28. Dezember 1870 konzedirt worden war, drei Sektionen, als erste Sektion diejenige der Bödelibahn, vom östlichen Ende des Thunersees anschließend an den Hafen- und Landungsplatz der Dampfschiffe bis zum Landungsplatz und Hafen der Dampfschiffe am Ausflusse des Brienzsees führend; als zweite Sektion die Fortsetzung der

ersten Sektion von Interlaken über Brienz bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig, und als dritte Sektion die Strecke vom östlichen Ende des Thunersees am geeigneten Punkte an die erste Sektion anschließend, auf dem linken Seeufer nach Thun.

Seither hat das Brünigbahnenkomite seine Aufgabe dahin erweitert, daß es außer der Fortsetzung der Linie vom Brünig bis an den Vierwaldstättersee auch einen selbstständigen Anschluß an die übrigen Linien des bernischen Eisenbahnnetzes in Bern durch Errichtung einer Eisenbahn von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun in Aussicht nahm.

Nachdem nun bereits durch Bundesbeschluß vom 15. September 1873 einige Abänderungen an der bernischen Brünigbahnenkonzession genehmigt worden waren, hat es endlich durch Beschluß der eidgenössischen Räthe vom 31. Januar 1874 eine einheitliche Konzession für seine sämtlichen Linien auf dem Gebiete der Kantone Bern, Luzern und Unterwalden erlangt.

Der Ertheilung dieser Konzession gingen, sowohl im Schooße der nach Mitgabe des neuen Eisenbahngesetzes veranstalteten Delegirtenkonferenz als auch im Schooße der eidgenössischen Räthe, eingehende Diskussionen über die Tarifverhältnisse auf der Bergbahn voran.

Diese Verhältnisse, welche zuerst bedeutende Schwierigkeiten darzubieten schienen, wurden schließlich in einer mit den Interessen des Unternehmens verträglichen Weise geordnet.

Nach der Konzession vom 31. Januar 1874 umfaßt die Brünigbahn die Linien von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen über Thun, Därligen, Interlaken (resp. Bönigen), Brienz, Meiringen, den Brünig, Sarnen, Stansstaad (resp. Alpnach-Staad) nach Buochs und Luzern.

Der Bau der Strecke der Bödelibahnensektion von Interlaken bis zur Zollbrücke wurde im Frühjahr in Angriff genommen.

Für die eigentliche Brünigbahn (die Sektion Brienz-Meiringen-Brünig-Sarnen-Stansstaad resp. Alpnach-Staad) hat das Komite die Vorarbeiten zu Ende gebracht, und reichte bereits unterm 24. November 1873 dem Regierungsrath die

Situationspläne, Normal- und Längenprofile, sowie einen Bericht über Bahnbeschreibung, Betriebssystem, Kosten- und Rentabilitätsberechnung ein, indem es gleichzeitig damit das Gesuch verband:

„Der Staat Bern möge sich unter der Bedingung, daß das Gesamtaktienkapital wenigstens $\frac{3}{5}$ der Gesamtkostensumme betrage, an dem Unternehmen der Eisenbahn über den Brünig mit einer Aktienübernahme von Fr. 2,500,000 in Aktien gleichen Ranges wie alle übrigen betheiligen und gleichzeitig auch für die IV. und III. Sektion (Därligen-Thun-Sextigen-Bern) grundsätzlich die Geneigtheit für eine Betheiligung in ähnlichem Verhältniß aussprechen.“

Nach den bei Einreichung dieses Subventionsbegehrens gemachten Vorlagen führt das Trace der Brünigbahn vom Landungsplatz der Dampfschiffe in Brienz aus zur Station in Meiringen, wo die Thalbahn endigt und die Bergbahn beginnt, von da über den Brünig mit Station bei Sewli, Lungern und Diechtersmatt, wo wieder die Thalbahn beginnt, über Sachseln, Sarnen und Alpnach nach Stansstaad.

Die Linie zerfällt nach ihrer technischen Beschaffenheit in zwei Abschnitte, nämlich in die Thalbahn Brienz-Meiringen und Diechtersmatt-Stansstaad und in die Bergbahn Meiringen-Diechtersmatt.

Die Thalbahn hat eine Länge von zusammen 31,5 Kilometer und eine Maximalsteigung von $12^{\circ}/\text{oo}$, die Bergbahn eine Länge von 18,5 Kilometer und eine Maximalsteigung von $50^{\circ}/\text{oo}$.

Die Gesamtkosten sind devisiert auf rund Fr. 10,000,000, also per Kilometer der ganzen Sektion auf Fr. 200,000.

Nachdem nun das Brünigbahnenkomite das oben erwähnte Subventionsgesuch für die eigentliche Brünigbahn eingereicht hatte, entstand unter der bei den übrigen Sektionen der Brünigbahn betheiligten oberländischen Bevölkerung eine lebhafte Bewegung.

Es wurde das Verlangen aufgestellt, daß die Subventionsbegehren für alle bernischen Sektionen der Brünigbahn gleichzeitig den Behörden zur Behandlung vorgelegt werden.

Infolge dessen sah sich das Brünigbahnenkomite veranlaßt, sein oben reproduziertes Subventionsbegehren dahin zu modifizieren, daß auch für die Linie Därligen-Thun und Thun-Belp-Bern nicht nur um das Aussprechen grundsätzlicher Geneigtheit zu Ertheilung einer Subvention, sondern um definitive Zuverkennung einer Subvention von je Fr. 1,000,000 für jede Linie, also zusammen von Fr. 2,000,000 nachgesucht würde.

Die erforderlichen technischen Vorlagen für diese Linien sind nachträglich ebenfalls eingereicht worden.

Nach den gemachten Vorlagen würde das Trace dieser Bahnstrecken vom Güterbahnhofe der Centralbahn in Bern ausgehen, an den Stationen Großwabern, Belp, Toffen, Kirchenthurnen, Sustigen, Netendorf vorbei nach dem Centralbahnhofe in Thun führen und von da über Einigen, Spiez, Krattigen und Leissigen in Därligen die I. Sektion der Brünigbahn (Bödelibahn) erreichen.

Die Baukosten werden veranschlagt für die Sektion Thun-Bern auf Fr. 143,000 per Kilometer, was für 30 Kilometer, die Länge dieser Strecke, eine Summe von Fr. 4,290,000 ergibt, und für die Sektion Thun-Därligen auf Fr. 146,000 per Kilometer, also für 26 Kilometer auf „ 3,848,000

so daß sich demnach eine Gesamtkostensumme von „ Fr. 8,138,000 oder rund von Fr. 8,500,000 ergibt.

Die Maximalsteigung würde auf beiden Sektionen 12 % nirgends übertreffen.

Der Regierungsrath hat nun mit der Prüfung der von dem Brünigbahnenkomite gemachten technischen Vorlagen die Herren Ingenieure Ganguillet und Dapples beauftragt.

Wenn der Bericht dieser Experten eingelangt ist, werden sodann die maßgebenden Behörden über die gestellten Subventionsbegehren zu entscheiden haben.

Im übrigen bleibt uns in Betreff der Brünigbahn noch zu erwähnen, daß der Regierungsrath an die Stelle des verstorbenen Herrn Alt-Regierungsrath Karlen als drittes Mitglied der Schätzungscommission Herrn Nationalrath Riem,

bisher erster Ersatzmann, wählte. Zum ersten Ersatzmann so- dann wurde gewählt Herr Chr. Gerber in Steffisburg, bis- heriger zweiter Ersatzmann, und zum zweiten Ersatzmann Herr J. Rebmann, Regierungsstatthalter in Wimmis.

J. Die Linie Thun-Konolfingen.

Für Erstellung einer Eisenbahn von der Station Stalden-Konolfingen der bernischen Staatsbahn aus über Oppigen nach Thun resp. nach Kiesen wurde von den eidgenössischen Behörden unterm 17. September 1873 einem Initiativkomite, an dessen Spitze Herr Bezirksingenieur Zürcher in Thun als Präsident steht, die Konzession ertheilt.

Das Initiativkomite hat die Vorstudien für die Linie beendigen lassen und dieselben dem Regierungsrathe eingereicht.

Das Tracé folgt in der vom Initiativkomite vorläufig angenommenen Gestalt vom Bahnhof Thun hinweg auf eine Strecke von 1180 Fuß der Centralbahmlinie, hernach erreicht es, die Aare und Zulg überschreitend, Heimberg, um von da über Brenzikofen, Hallisbühl und Dießbach bei Stalden in die bernische Staatsbahn einzumünden.

Stationen sind fünf projektiert, nämlich in Thun, Heimberg, Brenzikofen, Dießbach und Stalden.

Die Anlagekosten werden für die 14,9 Kilometer lange Bahn, deren Bau keine außerordentlichen Schwierigkeiten darbietet, auf Fr. 243,703. 20 per Kilometer oder auf eine Gesamtsumme von Fr. 3,580,000 devisirt.

Das Initiativkomite gedenkt nun das Gesellschaftskapital zur Hälfte durch Emmission von Obligationen und zur Hälfte durch Ausgabe von Aktien zu bilden.

Von dem zu bildenden Aktienkapital von Fr. 1,790,000 glaubt das Initiativkomite eine Summe von Fr. 790,000 durch Beiträge von Gemeinden und Privaten aufbringen zu können.

Behufs Aufbringung der zur Vervollständigung des Aktien- kapitals der Gesellschaft noch erforderlichen Summe von Fr. 1,000,000 sodann gedenkt das Initiativkomite den Staat in Anspruch zu nehmen.

Es hat zu diesem Zwecke dem Regierungsrath unterm 30. Dezember 1873 ein Subventionsgesuch eingereicht.

Der Regierungsrath hat hierauf die Herren Ingenieure Ganguillet und Dapples mit Prüfung der vom Initiativkomite gemachten technischen Vorlagen beauftragt.

In diesem Stadium der Vorbereitung befindet sich die Angelegenheit noch gegenwärtig.

K. Die Linie Thun-Bulle.

Unterm 23. September 1873 wurde von den eidgenössischen Räthen einem Initiativkomite, bestehend aus den Herren v. St. Léger aus Frankreich, in Freiburg, J. Rebmann, Regierungsstatthalter im Wimmis, F. Reichenbach, Regierungsstatthalter in Saanen, Fritz Reichenbach, Holz- und Käsehändler in Saanen, Morier, Préfet in Chateau d'Or, Louis Zulauf, Straßenmeister aux Moulins, Franz Maura, Holzhändler in Grand Villars, Jules Dupré, Notar und Gerichtsschreiber in Bulle, F. Perrier, Ingenieur in Freiburg, eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bulle nach Thun ertheilt.

Nach den von den Konzessionsbewerbern anlässlich des Konzessionsbegehrens gemachten Angaben soll diese Linie eine Länge von ungefähr 85 Kilometer erhalten, wovon auf den Kanton Bern ungefähr 46 Kilometer fallen.

Das Tracé wird durch folgende Stationen markirt: Thun, Wimmis, Erlenbach, Weissenburg, Reichenbach, Boltigen, Reidenbach, Lüttisbach, Garstatt, Zweifimmen, Saanenmöser, Saanen, Rougemont, Chateau d'Or, Rossinières, Montbovon, Grand Villars, Epagny, Bulle.

Nach einem vorläufigen Kostenvoranschlag werden die Baukosten devizirt auf Fr. 12,441,620
die Kosten der Beschaffung des Betriebsmaterials auf " 1,290,000
Zusammen Fr. 13,731,620

Gestützt auf den Nutzen, welchen dieses Eisenbahuprojekt einem bisher noch von keinem Schienenwege berührten Landes-

theile verschaffen würde, sowie auf Beschlüsse, welche an einer größern zur Besprechung der oberländischen Eisenbahnfragen stattgefundenen Volksversammlung in diesem Sinne gefaßt wurden, hat ein Initiativkomite beim Regierungsrath zu Handen des Großen Rathes unterm 4. Januar 1874 das Gesuch gestellt:

„Es möchte der Große Rath des Kantons Bern bei Berathung und Beschlusnahme über die oberländischen Bahnprojekte, sei es, daß dieselben in einem Kollektivbegehren bereits anhängig gemacht worden sind, oder erst noch einlangen sollten, namentlich auch das Projekt Thun-Bulle berücksichtigen in der Weise, daß es gleichzeitig wenigstens grundsätzlich in gleicher Weise subventionirt wird, wie die andern oberländischen Bahnen, Thun-Seftigen-Bern inbegriffen.“

Auf dieses Begehr hat der Regierungsrath unterm 9. Januar 1874 geantwortet, daß er dieses Gesuch mit den übrigen Subventionsbegehren dem Großen Rathe vorlegen und die der Sachlage alsdann angemessenen Anträge bringen werde, daß aber inzwischen die Vorstudien weiter fortgesetzt werden dürfen, da das bei den Konzessionsverhandlungen eingereichte Material nicht genüge, um dem Großen Rathe schon jetzt zu einer Beschlusffassung Veranlassung zu geben.

L. Die Touristenbahnen im Berner Oberland.

Die schweizerische Baugesellschaft der Jurabahnen in Biel, bestehend aus den Herren J. C. Bauer, Ingenieur in Biel, H. Egger, Baumeister in Langenthal, B. Gubser, Ingenieur in Wyl, G. Ott, Ingenieur in Bern, hat unterm 24. September 1873 von den eidgenössischen Räthen die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen erhalten:

1. Thalbahnen: Bönigen-Gsteig-Zweilütschenen-Lauterbrunnen, Zweilütschenen-Grindelwald-Grindelwaldgletscher.

2. Bergbahn: Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald.

Diese Konzession enthielt mehrfache von den Regeln der Normalkonzession abweichende Bestimmungen in Betreff der Verpflichtung zum Bahnbetrieb, welche sich für die Thalbahnen nur auf die sechs Sommermonate, für die Bergbahn nur auf die Zeit der Bergtouristensaison erstreckt, in Betreff der Tarif-

säze, sowie in Betreff der Fahrgeschwindigkeit u. s. w., Abweichungen, welche durch die besondere Natur der in Frage liegenden Bahnprojekte sich hinreichend erklären.

Nach den bei den Konzessionsverhandlungen gemachten Angaben der Konzessionspetenten würde die Linie Bönigen-Zweilütschenen-Lauterbrunnen, eine Strecke von 13 Kilometer, mit einem Maximalgefäß von $4,2^{\circ}$ umfassen, diejenige von Zweilütschenen nach Grindelwald eine Strecke von 11,4 Kilometern. Auf letzterer Linie wäre auf einer Strecke von 1150 Metern eine Steigung von $10,6^{\circ}$ zu überwinden, während im übrigen das Gefäß nirgends 5° übersteigen würde. Die Bahn zum Grindelwaldgletscher sodann sollte eine Ausdehnung von $2\frac{1}{2}$ Kilometern gewinnen, und ausschließlich zum Transporte von Marmor und Eis dienen.

Die Bergbahn endlich hätte eine Länge von 16 Kilometern und ein Maximalgefäß von 23° erhalten.

Die Gesamtkosten für die projektierten Linien wurden auf Fr. 9,129,500 angegeben.

Da für die erwähnten Bahnprojekte eine staatliche Unterstützung nicht in Aussicht genommen wurde, so hatte der Regierungsrath nach der Konzessionsertheilung sich mit denselben nicht weiter zu beschäftigen.

In Betreff der bereits im leßtjährigen Verwaltungsberichte erwähnten projektierten Linie von Interlaken auf das Gummihorn ist für das Berichtjahr nichts Neues zu referiren, da dieselbe die bernischen Behörden während dieses Zeitabschnittes in keiner Weise beschäftigte.

Bern, den 21. April 1874.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Hartmann.