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: 15.12.2025

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 Jolissaint 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 Aenderung in den Kompetenzen der kantonalen Behörden in Eisenbahnsachen und damit im Geschäftskreise der Eisenbahndirektion herbeigeführt. Da durch das erwähnte Gesetz die sämmtlichen 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 Entscheide, welche auf im Kantonsgebiete befindliche Eisenbahnunternehmen sich beziehen, zu begutachten.

Diese legislatorische Aenderung hat selbstverständlich der Verwaltungsführung der Eisenbahndirektion in einigen Zweigen eine von den frühern 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 Frühjahre vom Großen Rathe 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 K. 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 Dekretslinien des Jurabahnnetzes immer näher rückte, mußte die Frage entstehen, in welcher Weise der Betrieb der Staatsbahn nach Eröffnung der Dekretslinien einzurichten sei.

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

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

Auf dieser Grundlage wurde ein Betriebsvertrag zwischen dem Staate einerseits und der Jurabahngesellschaft anderseits abgeschlossen, welcher durch Ratifikation des Verwaltungsraths 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 Dekretslinien 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 Kantonalbank abgeliefert, und der Kanton ist berechtigt, über den approximativen Reinertrag der Staatsbahnlinien zu verfügen (§ 14).

Die Leitung des Betriebs steht ausschließlich der Jurabahngesellschaft zu (§ 17) und geschieht unter der in §§ 8, 15 und 17 näher definirten Verantwortlichkeit dieser Gesellschaft. Indessen wird der bisherige Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn beibehalten und demselben 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). Ueberdieß wird zu Ueberwachung 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 Regierungsrathe ernanntes Schiedsgericht endgültig entscheiden (§§ 25 und 26).

Gemäß dieses in seinen wesentlichsten Punkten oben skizzirten Vertrages, welcher auf den loyalsten Grundlagen beruht und dem Staate alle wünschenswerthen und möglichen Garantien bietet, wird also mit dem 1. Mai nächstkünftig 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 Betriebseinnahmen		Fr. 1,608,000. —.
„ 175,000.	Mittelbare Betriebseinnahmen		„ 225,150. —.
Fr. 1.486,000.		Total	Fr. 1,833,150. —.
	Mehr als büdgetirt . . .	Fr. 347,150.	

Ausgaben.

Fr. 34,700.	Allgemeine Verwaltung . .	Fr. 37,350.	
„ 147,600.	Expeditionsdienst . . .	„ 194,300.	
„ 343,000.	Fahrdienst	„ 464,700.	
„ 242,000.	Bahndienst	„ 293,250.	
„ 197,400.	Verschiedenes	„ 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 Begehren gewendet, er möchte die Centralbahn anhalten, auf der Station Roggwyl-Wynau einen Güterschuppen zu erstellen.

Nachdem der Regierungsrath dieses Begehren durch einen Sachverständigen hatte prüfen lassen und dieses Gutachten für die Gemeinden Roggwyl und Wynau günstig ausgefallen war, forderte er die Centralbahn auf, dem gestellten Begehren 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 Regierungsrathe eingeholten Sachverständigengutachtens bestritt, wodurch neue Verhandlungen und Untersuchungen veranlaßt wurden.

Eine Anzahl Bewohner der Gemeinde Bümpliz petitionirte beim Bundesrathe darum, er möchte die Centralbahn anhalten, auf der Station Bümpliz ein Ausweichgeleise zu erstellen. Da die Centralbahn sich weigerte, diesem Begehren 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 beir Station Scherzlingen zwischen der Bahnlinie 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 Bützberg vor, nachdem sie zuvor die Genehmigung des Regierungsrathes hiezu eingeholt und einige von letzterm gewünschte Modifikationen des Planes betreffend die Erstellung 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 Bundesrathe 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 projektirte Erhöhung des Camionagetarifs 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 Waarenzüge 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 Aarwangen, sowie von den Gemeinden Roggwyl und Wynau 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 betheiligten 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 Schatzungskommission 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 Aarau, 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. Vischer von Basel, Mitglied des Direktoriums, A. Sailer von Wyl, Mitglied des Direktoriums und Nationalrath R. Brunner von Bern.

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

C. Die Linie Pruntrut-Delle.

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

Ueber 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 Betriebsjahres 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
	Fuhrwerke (Zahl) . .	—
Gewöhnl. Fracht	Waaren (Kilogr.)	10,554,590
	Fuhrwerke (Zahl)	3
	Vieh (Zahl) . .	133

Wie der übrige Rechnungsabschluß zeigt, ist das Ergebniß des ersten Betriebsjahres 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
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 vorneherein 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 betheiligten 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 Netze 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 Bundesrathe 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 Juchart zum

Preise von Fr. 2800 per Juchart von der Uechternmatte des Staates ab, und ferner ein Stück Land von ungefähr 39,000 □', 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 Berichtjahre auf dem Thunersee ein Trajektschiff ein, welches unterm 29. September collaudirt wurde.

II. Im Bau begriffene Eisenbahnen.

A. Die Linien des bernischen Jurabahnnetzes.

Da im Laufe des Berichtjahres mit der Ausführung des gesammten Jurabahnnetzes begonnen wurde, so wurden einige Abänderungen der Statuten der Jurabahn-Gesellschaft nothwendig, die zunächst nur zur Ausführung des engern Netzes 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 Verwaltungsrathe 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 Regierungsrathe 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. Boivin, 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 Joyant, Ingenieur.

a. Engeres Netz. (Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers.) Wie bereits im letzten Jahre, so schritten auch im Berichtjahr die Arbeiten auf den Strecken Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers rüstig fort, so daß dieselben gegen Ende des Berichtjahres 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 Aufsichtsingenieurs 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 $^2/_3$ 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 $^2/_3$ des staatlichen Aktienkapitals gutschreiben zu lassen.

Ueber den Anschluß an die Linie des Jura Industriel wurde unterm 12. Juni 1873 ein Vertrag abgeschlossen, dessen wesentlichste Bestimmungen bereits in unserm letztjährigen 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.

Ueber die Art und Weise, wie die Frage des Betriebs des engeren Jurabahnnetzes 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 Netz durch eidgenössische und kantonale Experten collaudirt und hierauf auf 1. Mai dem Betriebe übergeben werden soll.

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

In die eidgenössische Schatzungs-Kommission für die Sektionen Dachsfelden-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 Imer in Neuenstadt, als zweiter Ersatzmann Herr Oberförster Schluep in Nidau; als zweites Mitglied Herr Max Tripet, Gerichtspräsident von Val de Rue in Chesart, als erster Ersatzmann desselben Herr Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau, und als zweiter Ersatzmann Herr Antoine Rochat, 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 letztjährigen Jahresberichte sind die Verhandlungen, welche dem Erlasse des Dekrets vom 26. Februar 1873 vorangingen, durch welches der Finanzausweis der Jurabahngesellschaft 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 Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut, sowie der Verbindungslinie zwischen der Ostbahn an der französischen Grenze bei Faverois und der Linie Pruntrut-Delle zwischen Boncourt-Buix 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 Regierungsrathe die in Art. 1 des Dekrets vom 10. Mai 1870 verlangte Kaution 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 Staatsbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern resp. Zollikofen nebst Zubehörden und den aus den mit andern Gesellschaften abgeschlossenen Verträgen fließenden Rechten und Pflichten an das Gesammtunternehmen des jurassischen Bahnnetzes unter gewissen Bedingungen abgetreten.

Dieses Dekret, welches vom Großen Rathe 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 Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut ertheilt und hierauf unterm 27. Juni der Beginn der Arbeiten offiziell konstatirt.

Die Kaution, 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 Kautionen zu fordern, da die Forderung von Kautionen den Zweck habe, zu Ueberwachung der Eisenbahngesellschaften 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 nöthig 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 Loosen von je ungefähr 19 Kilometern zu den im Devis vorgesehenen 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 dieß der Umstand zuließ, daß die Anlage des fraglichen Bahnhofs selbst noch nicht im einzelnen festgestellt ist.

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

Was die Linie Delsberg-Pruntrut betrifft, so haben die betheiligten Grundeigenthümer auf derjenigen Strecke, auf welcher die Arbeiten begonnen sind, nämlich auf der Strecke zwischen Glovelier und Courtemautruy, 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 Landerwerbungen geschritten werden kann.

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

Der Tunnel de Glovelier an die Herren Gebr. Pradires, 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 Ersparniß 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 Ersparniß 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 Pumpeinrichtung wird indeß diesem Uebel gesteuert werden.

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

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

Tunnel.	Bezeichnung der Arbeiten.	Längen- oder Kubikmaße.		
		Nach Projekt.	Ausgeführt.	Bleibt auszuführen.
Tunnel de la Croix	Voreinschnitt Pruntrut	16,800 m³	16,700 m³	100 m³
	" St. Ursanne . . .	19,091 m³	16,100 m³	2,991 m³
	Richtungsstollen Pruntrut . . .	2,931 m¹	160 m¹	2,459 m¹
	" St. Ursanne . .		288 m¹	
	" vom Schacht aus .		24 m¹	
	Schachte	122 m	122 m	0 m¹
	Seitenstollen	171 m	167 m	4 m
	Gewölbe	2,820 m	145 m	2,675 m
Tunnel de Glovelier	Voreinschnitt St. Ursanne . . .	15,645 m³	12,600 m³	3,045 m³
	" Delsberg	55,000 m³	7,800 m³	47,200 m³
	Richtungsstollen Pruntrut	1,967 m¹	192 m¹	1,645 m¹
	" Delsberg		80 m¹	
	Schacht Montmelon	129 m¹	96,50 m	32,50 m
	" Glovelier	152 m¹	96,50 m	55,50 m

Auf der Strecke Dachsfelden-Delsberg ist das Trace noch nicht definitiv bestimmt, es haben deßhalb 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 Ersparniß 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 anerkennungswerther 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 Jolissaint bei seinem Austritte aus dem Regierungsrath gleichzeitig aus der Direktion der Bern-Luzern Bahn aus.

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

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

Doch legte Herr Großrath Vogel in Wangen, welcher bisher die Stelle eines dritten Mitgliedes dieser Kommission 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 Uebertragung der Konzession für die Linie Gümligen-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 Uebergang der Staatsbahnlinie Gümligen-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 Betheiligung in ihrem Gesammtbetrage gesichert war.

Es lag aber hierin in Wahrheit eine ernstliche Gefährdung 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 Regierungsrath bei der Regierung des Kantons Luzern in eindringlicher 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 beitragen werde.

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

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

Trub eine Abweichung von dem Projekte der Bahngesellschaft wünschten.

Der Bundesrath entschied indeß 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 volkswirthschaftlichen Rücksichten geleitet, das System des Regiebaues adoptirt, wobei sie indeß nichtsdestoweniger die Bauausführung der einzelnen Loose theils größern, theils kleinern Akkordanten übertrug.

In Befolgung des Staatsvertrages vom 12. Februar 1870 wurde daher eine Anzahl von Verträgen, welche die Gesellschaft mit Unternehmern über den Bau einzelner Loose, sowie über die Erstellung des Zimmereggtunnels 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 schwebende Frage des Anschlußes der neuen Linie in Luzern, bez. die Lage des infolge des Baues der Gotthardbahn und der übrigen neuen Eisenbahnlinien nothwendig gewordenen neuen Bahnhofes in Luzern zu bestimmen.

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

Dieß 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 Fatalfrist zu Einreichung ihrer Eingaben festsetzen und hierauf die Frage mit möglichster Beförderung entscheiden.

Ueber die finanzielle Situation der Unternehmung gibt das Resultat der auf 31. Dezember 1873 abgeschlossenen Baurechnung 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. Anleihenskosten 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 2c. . .	„	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 Utzenstorf-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, das 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 Bundesrathe eingereicht hatte, begann sie die Arbeiten auf dem Gebiete des Kantons Bern, was bereits unterm 28. Juli 1873 vom Regierungsstatthalter von Fraubrunnen amtlich konstatirt wurde.

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

Hiedurch verzögerte sich die Genehmigung der Bau- und der Finanzvorlagen der Emmenthalbahngesellschaft durch den Bundesrath; 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-

schaft 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 betheiligte bernische und solothurnische Gemeinden verpflichteten, Aktien der Emmenthalbahn für die Linie Burgdorf-Langau und Solothurn-Burgdorf im Gesammtbetrage 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 Gesammtbetrage dieser eventuell zugesicherten Aktienbetheiligung 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 Staatsbetheiligung 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 Beschluß ein Unternehmen geschädiget 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 Beschluß gefaßt: „Für den Fall, daß der „Kanton Bern durch seine kompetenten Organe den Selbst„bau der Linie Solothurn-Schönbühl, soweit sie auf berni„sches Gebiet fällt, erkennen sollte, wird derselbe diejenigen „Fr. 300,000 zur Hälfte in Prioritäts-, zur Hälfte in Sub„ventionsaktien übernehmen, mit welchen die solothurnischen „Gemeinden bei den Eisenbahnlinien Solothurn-Burgdorf „eventuell zu betheiligen 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 ab„treten, so ist der Kanton Bern berechtigt, die einbezahlte „Summe von Fr. 300,000 zurück zu verlangen und dem Unter„nehmer die Aktien zur Verfügung zu stellen."

Nachdem durch diesen Beschluß 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 Bundesrathe genehmigt, und die Linie ist gegenwärtig in voller Ausführung begriffen.

Die eidgen. Schatzungskommission für diese Bahn wurde vom Bundesrathe 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 Aarwangen; 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 Nikl. Rätz, Regierungsstatthalter in Aarberg.

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 proponirte 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.

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

Wir verweisen deßhalb 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. (Göschenen.)	Südl. Einfahrt. (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 Broyethal.

Wir haben in unserm letztjährigen Verwaltungsberichte erzählt, wie, von der Regierung des Kantons Waadt begünstiget, das Projekt einer Fusion der Broyethalbahn 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 meistbetheiligten Kantons an der Aktionärversammlung der Broyethalbahn 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 sämmtliche 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 ernstliche 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 Broyethalbahngesellschaft im Großen Rathe 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 Broyethalbahngesellschaft „wird bei der gegenwärtigen Sachlage die hoheitliche Ge„nehmigung nicht ertheilt.

„2. Der Große Rath spricht im Namen des Staates „Bern die Absicht aus, für den Bau und Betrieb der Broye„thalbahn 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 Broyethalbahn an dieser Fusion.

Unterm 31. März 1873 wurde demgemäß zwischen Delegirten der Broyethalbahn 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 Broyethalbahn die Genehmigung nur unter dem Vorbehalte 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 Broyethalbahn 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 Broyethalbahn 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 Broyethalbahn als internationale Bestandtheile ihres Netzes zu übernehmen.

Der Große Rath des Kantons Bern, welcher bereits bei Fassung seines Beschlusses vom 26. März 1873 die Uebernahme 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 Uebertragung der auf bernischem Gebiete be„findlichen Strecke der projektirten Eisenbahn von Lyß nach „dem Broyethal an die bernische Jurabahngesellschaft wird „genehmigt.

„2. Die der Broyethalbahn durch Dekret vom 20. Januar „1872 zugesicherte Staatsbetheiligung an der Erstellung dieser „Linie von Fr. 500,000 wird an die bernische Jurabahngesell„schaft übertragen, wobei die im angeführten Dekret ent„haltenen, an diese Aktienbetheiligung geknüpften Bedingungen „vorbehalten bleiben."

Nachdem auch die Generalversammlung der Suisse Occidentale den Fusionsvertrag vom 31. März 1873 genehmigt hatte, konnte die Genehmigung der Uebertragung des bernischen Stückes der Broyethalbahn 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 Rekurs abgewiesen, welcher von Herrn Hafner, Fürsprech in Murten, Namens des

Eisenbahnkomites des Seebezirks und der Minderheit des Verwaltungsrathes der Broyethalbahn eingereicht worden war, und welcher verlangte, daß auch die auf freiburgischem Gebiete gelegene Strecke der Broyethallinie von der Fusion mit der Suisse Occidentale ausgeschlossen und mit der bernischen Jurabahn vereinigt werde.

Dieser Rekurs stützte sich auf die obenangeführte, auf diese Strecke bezügliche Klausel des Beschlusses der Generalversammlung der Broyethalbahngesellschaft vom 12. April 1872; dieser Klausel legten die Rekurrenten (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 letztjährigen 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 Gäubahnkomite konzedirten Bahnlinien auszuführen.

Die Bausumme wird auf Fr. 12,000,000 angeschlagen (Art. 4 des Vertrages), daran wird ein Dritttheil durch das interkantonale Komite, $^2/_3$ 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 $4^1/_2$ % 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 Gäubahnlinie 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 Bahnhofanlagen 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 Turnplatze 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-basellandschaftlichen 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 volkswirthschaftlichen 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 beeinträchtiget.

Ueber 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 Verabredungen getroffen.

Bei Bestimmung des Anschlusses der Wasserfallenbahn an die Gäubahn wurde die bernische Ortschaft Niederbipp, welche technisch als der natürlichste Anschluß sich darstellte, hintangesetzt, 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 mußten, 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 Vorbereitungskomite 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 Vorbereitungskomite, 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 Wortlaute des Eisenbahngesetzes greife dieses Recht nur bei neu konzedirten Linien Platz.

Der Bundesrath trat dieser Auffassung bei; hierauf erhob der Regierungsrath gegen die projektirte Konzessionsabtretung Widerspruch, indem er darauf hinwies, daß die neue, aus dem interkantonalen Komite und aus der Centralbahngesellschaft gebildete Unternehmung keine gesetzlich gebildete Gesellschaft sei, sowie daß ihr Sitz nicht, wie im Gesetze 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 Ausstellungen 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 konzedirte Linie selbst zu bauen, den Kantonen im neuen eidgenössischen Eisenbahngesetze verliehen worden sei, um ihnen eine Kompensation für die weggefallenen Staatshoheitsrechte zu gewähren und ihnen die Möglichkeit zu geben, eine allfällige durch Konzedirung 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 Broyethalbahnfrage 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 Uebergang 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 Uebertragung 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 Bahnhofanlagen u. s. w. betreffenden Einzelheiten.

In Betreff der letztern Punkte blieb vielmehr selbstverständlich das Recht des Kantons Bern und der betheiligten 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 betheiligten Gemeinden Oberbipp, Wiedlisbach und Attiswyl reichten dem Regierungsrathe Petitionen ein, in welchen sie, gestützt darauf, daß nunmehr durch die Konzessionsabtretung der Beschluß des Regierungsrathes vom 3. Juni 1872 betreffend die Bahnhofanlage in Wangen dahingefallen sei, Modifikationen des Gäubahntraces zu ihren Gunsten verlangten.

Die Gemeinde Niederbipp sodann petitionirte 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 Bundesrathe 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 Gürbelthal 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 Bahnhofanlage 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.

Ueber 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 Abschlusse 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 Berichtjahr eine totale Umgestaltung erfahren.

Während früher lediglich eine Verbindungslinie zwischen Herzogenbuchsee und Lyß beabsichtigt wurde, tauchte, als der Uebergang 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-Hunzenschwyl-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 Nationalbahnprojektes festgestellt worden war, bildete sich zum Zweck der Ausführung der Sektion Lyß-Zofingen ein Initiativkomite. Dasselbe wurde bestellt aus den Herren Nationalrath Born in Herzogenbuchsee, Großrath Dr. Hügli in Koppigen, Großrath Kummer in Utzenstorf, Kommandant Kunz in Meßen, 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 Regierungsrathe 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 Gesammtkostensumme wurde auf rund 9½ Millionen Franken veranschlagt.

Das Trace zieht sich von der Staatsbahnstation Lyß ausgehend über Wengi, Messen, Bätterkinden, Utzenstorf, Koppigen, Seeberg nach Herzogenbuchsee und von da über Bettenhausen, 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 4½ Millionen in Obligationen aufzubringen.

Den unablässigen Bemühungen des Initiativkomites ist es gelungen, in den betheiligten Gemeinden das Interesse für die projektirte Linie zu wecken und es ist daher, von den Gemeinden bereits ein erheblicher Theil des Aktienkapitals (nahezu 2½ Millionen) gezeichnet worden.

Um das Baukapital zu vervollständigen, gedenkt das Initiativkomite die Beihülfe 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 Betheiligung 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 Betheiligung des Kantons Bern empfehlen, sofern die Gemeinden sich in ausreichendem Maße betheiligen 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 Regierungsrathe 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 konsolidiren — so wird die Erstellung der Verbindungslinie zwischen diesen Bahnstrecken und der Broyethalbahn, d. h. eben der Linie Lyß-Zofingen, wohl auch nicht auf sich warten lassen können.

Das Nationalbahnprojekt, welches zu Anfang des Berichtjahres 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 frühern Verwaltungsberichten erwähnt, ertheilte der Große Rath des Kantons Bern unterm 2. Juni 1871 der Emmenthalbahngesellschaft, bezw. dem Initiativkomite derselben die Konzession für Erstellung einer Linie von Solothurn nach Burgdorf.

Untern 3. Juni 1872 nun reichte die schweiz. Centralbahngesellschaft den bernischen Behörden ein Begehren um Ertheilung einer Konzession einer direkten Verbindungslinie 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 Erstellung einer Linie von ihrer Station Utzenstorf nach Schönbühl ein.

Mit diesem Gesuche verband sie das andere um Konzedirung einer Linie von Burgdorf nach Langnau mit Anschluß an die bernische Staatsbahn, und zwar geschah dieß, wie aus dem Begleitschreiben der Konzessionspetentin hervorgeht, lediglich zu dem Zwecke, um ein Vorrecht, welches die schweiz. Centralbahn für Erstellung 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 Utzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau, wogegen er das Konzessionsbegehren 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 Gäubahn 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 Konzessionsbegehren für diese Linie ein, für welche sie aber ein von demjenigen der Emmenthalbahn verschiedenes, mehr westlich und ausschließlich auf dem linken Ufer der Emme gelegenes Trace wählte.

Der Regierungsrath, zur Vernehmlassung über dieses Konzessionsbegehren 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 Grundlagen: die Emmenthalbahngesellschaft verzichtet auf ihre Konzession für die Strecke Utzenstorf-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 betheiligter Gemeinden, für die Linien Solothurn-Burgdorf und Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn Aktien im Gesammtbetrage 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 projektirte Linie Solothurn-Schönbühl biete neben der Emmenthalbahnlinie Solothurn-Utzenstorf und Utzenstorf-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 volkswirthschaftlich 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 Uebelstandes 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 angesetzt.

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 Fallenlassen des Projekts.

Im Berichtjahre konnte eine Erklärung nicht abgegeben werden, da andere Eisenbahnfragen, 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 Aktienbetheiligung 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 Trace 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 gesammten 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 betheiligten Gemeinden bereits Fr. 800,000 bedingungsweise zugesichert.

Unter Berufung auf diesen Sachverhalt, sowie auf das volkswirthschaftliche 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 Solo„thurn-Schönbühl auf seinem Gebiete beschließen, so über„nimmt er überdieß diejenigen Fr. 800,000 in Aktien der „Emmenthalbahn, welche von der schweiz. Centralbahn, von „Berner- und Solothurner-Gemeinden für die Bahn von Burg„dorf 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 Centralbahnstation Langenthal ausgehend, bei der Säägi im Gemeindsbezirk Untersteckholz, woselbst eine Station projektirt war, den Rothbach und damit die Kantonsgrenze zwischen Bern und Luzern überschreiten, um auf Luzernergebiet die Station Altbüron zu erreichen. Von hier sollte die Linie vermittelst eines 2000 Meter langen Tunnels durch den Stalten nach Ebeseken und von da ins Luthernthal gelangen, um endlich über

Schöz ins Wiggerthal zu führen und sich bei Ergolzwyl unterhalb der Station Wauwyl an die Centralbahnlinie 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 Beschluß des Verwaltungsrathes der Centralbahn vom 19. Dezember 1873 wurde das obige Trace dahin modifizirt, daß die Linie nicht bereits bei der Säägi auf Luzernergebiet übergehen, sondern auf dem Gebiete des Kantons Bern fortgesetzt werden sollte, um bei Kleinroth und Gjuch vorbeigehend, erst in der Nähe von Altbüron die Kantonsgrenze zu überschreiten.

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

Auf eingelangte Petitionen der bei dieser Stationsanlage betheiligten volkreichen 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 indeß 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 indeß 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 Spitze Herr Nationalrath Bützberger 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 Gesammtlänge dieses Traces der projektirten Linie beträgt 157,80 Kilometer, und die Baukosten werden rund auf 42 Millionen Franken devisirt.

Seit Ertheilung der Konzession ist nun die Frage aufgetaucht, ob nicht statt des ursprünglichen Trace die beiden Varianten Zwingen (Laufen), Liesberg, Breitenbach, Büsserach, Erschwyl und Delsberg, Courroux, Vicques, Courchapoix, Erschwyl in Aussicht zu nehmen seien. Bei Erschwyl würden dieselben sich vereinigen bis Matzendorf, 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-Erschwyl-Matzendorf-Weißenstein-Solothurn-Schönbühl-Bern erstellt, welche den Weg von Basel nach Bern gegenüber dem Trace der von der Centralbahn projektirten Wasserfallenbahn um 6,6 Kilometer abkürzen würde.

Im Anschluß an das Jura-Gotthardbahnprojekt einerseits und das Projekt Burgdorf-Langnau andrerseits wird ferner eine Linie projektirt, welche von der zu errichtenden Station der Jura-Gotthardbahn in Huttwyl 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 Brünigbahnunternehmen umfaßte, wie bekannt, in seiner ursprünglichen Gestalt, in welcher es vom Großen Rathe 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 Brienzersees 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 Brünigbahnkomite 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 Erstellung 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 Brünigbahnkonzession genehmigt worden waren, hat es endlich durch Beschluß der eidgenössischen Räthe vom 31. Januar 1874 eine einheitliche Konzession für seine sämmtlichen 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 Bödelibahnsektion 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 Regierungsrathe 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 Gesammtaktienkapital wenigstens $^3/_5$ der Gesammtkostensumme 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-Seftigen-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 Landungsplatze 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 ‰, die Bergbahn eine Länge von 18,5 Kilometer und eine Maximalsteigung von 50 ‰.

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

Nachdem nun das Brünigbahnkomite 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 Brünigbahnkomite veranlaßt, sein oben reproduzirtes Subventionsbegehren dahin zu modifiziren, 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 Zuerkennung 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, Seftigen, Uetendorf 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 Gesammtkostensumme 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 Brünigbahnkomite 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 Schatzungskommission Herrn Nationalrath Riem,

bisher erster Ersatzmann, wählte. Zum ersten Ersatzmann sodann wurde gewählt Herr Chr. Gerber in Steffisburg, bisheriger 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 Oppligen 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 Trace folgt in der vom Initiativkomite vorläufig angenommenen Gestalt vom Bahnhof Thun hinweg auf eine Strecke von 1180 Fuß der Centralbahnlinie, 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 projektirt, 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 Gesammtsumme 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 Aktienkapitals 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 Regierungsrathe 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'Oex, 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 Trace wird durch folgende Stationen markirt: Thun, Wimmis, Erlenbach, Weißenburg, Reichenbach, Boltigen, Reidenbach, Lüttisbach, Garstatt, Zweisimmen, Saanenmöser, Saanen, Rougemont, Chateau d'Oex, Rossinières, Montbovon, Grand Villars, Epagny, Bulle.

Nach einem vorläufigen Kostenvoranschlag werden die Baukosten devisirt 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 Eisenbahnprojekt 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 Regierungsrathe zu Handen des Großen Rathes unterm 4. Januar 1874 das Gesuch gestellt:

„Es möchte der Große Rath des Kantons Bern bei Berathung und Beschlußnahme 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 Begehren 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 dürften, da das bei den Konzessionsverhandlungen eingereichte Material nicht genüge, um dem Großen Rathe schon jetzt zu einer Beschlußfassung 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-

sätze, 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 Maximalgefäll von 4,2 % 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 % zu überwinden, während im übrigen das Gefäll nirgends 5 % übersteigen würde. Die Bahn zum Grindelwaldgletscher sodann sollte eine Ausdehnung von 2½ Kilometern gewinnen, und ausschließlich zum Transporte von Marmor und Eis dienen.

Die Bergbahn endlich hätte eine Länge von 16 Kilometern und ein Maximalgefäll von 23 % erhalten.

Die Gesammtkosten für die projektirten 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 letztjährigen Verwaltungsberichte erwähnten projektirten Linie von Interlaken auf das Gumihorn 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.