Zeitschrift: Staatsverwaltungsbericht vom Jahr ... / Kanton Bern

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1875)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor: Hartmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416206

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: 24.11.2025

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

Verwaltungsbericht

ber

Direktion der Eisenbahnen

für

das Jahr 1875.

Direktor: Herr Regierungsrath Hartmann.

Vorbemerkung.

Nachdem, wie bereits im vorjährigen Verwaltungsberichte erwähnt worden ist, durch Volksbeschluß vom 28. Februar 1875 für verschiedene projektirte Sisenbahnlinien Staatssubsventionen in Aussicht gestellt worden waren, sind im Berichtzjahre neue Projekte nicht aufgetaucht, so daß die Direktion in ihrem Berichte sich auf die bereits im letzten Jahre behandelten Linien beschränken kann. Sie wird dieselben wie gewohnt ausscheiden in

- a. Linien, die dem Betriebe übergeben sind,
- b. Linien, die im Bau begriffen sind, und
- c. projektirte Linien.

A. Sinien im Betrieb.

1. Schweizerische Centralbahn (altes Netz), umfassend die Linien Murgenthal=Herzogenbuchsee=Bern=Thun=Scherzligen und Herzogenbuchsec=Biel. (Bern=Thörishaus ist den West=bahnen verpachtet.)

Die Verhandlungen, welche Regierungsrath und Direktion in Bezug auf das alte Net der Centralbahn zu führen hatten, beschränken sich auf Prüfung der Fahrpläne, Befürwortung von Petitionen der Lokalbehörden in Bezug auf dieselben, auf Anregung und Empfehlung von Stationserweiterungen, Untersuchung von Sisenbahnunfällen und ähnliche laufende Geschäfte.

Das wichtigste unter diesen Geschäften ist zweifelsohne die Frage der Bahnhoferweiterung in der Stadt Bern.

Wie bereits im letten Verwaltungsberichte erwähnt, wurde das Bedürfniß und die Dringlichteit dieser Erweiterung von allen Betheiligten anerkannt und die schweiz. Centralbahn eingeladen, Vorschläge über die Art und Weise der Ausführung derselben zu machen.

Dieser Einladung ist die Centralbahn nachgekommen, indem sie unterm 5. August dem Regierungsrathe ein sacht bezügliches Projekt eingesandt hat. Dieses Projekt, das sich auf das Allerunentbehrlichste beschränkt, würde den Personensbahnhof im Wesentlichen unverändert bestehen lassen und sieht nur in Betreff des Güters und Maschinenbahnhofes die nothewendigen Veränderungen und Erweiterungen vor.

Bei der gegenwärtigen etwas bedrängten Situation der schweizerischen Sisenbahnunternehmungen wird dann auch zur Zeit ein Mehreres, die Errichtung eines neuen Bahnhofes in monumentalem Style u. dgl. kaum erhältlich sein. Uebrigens ist über das fragliche Projekt gegenwärtig noch keineswegs entschieden. Es befindet sich vielmehr noch im Stadium der Verhandlungen vor den eidg. Behörden.

Von andern die alten Linien der Centralbahn betreffenden Geschäften mögen hier folgende erwähnt werden:

Der Anstand betreffend die Errichtung eines Güterschuppens auf der Station Whnau, dessen bereits im letzten Berichte

Erwähnung geschah, ist von den eidg. Behörden noch nicht erledigt.

Einem Gesuche des Gemeinderaths von Strättligen und des gemeinnützigen Vereins des Amtsbezirkes Thun, die schweiz. Centralbahn anzuhalten, ein Stück sumpfiges Terrain bei der Station Scherzligen auffüllen zu lassen, konnte keine Folge gegeben werden, da die Centralbahngesellschaft sich positiv weigerte, demselben zu entsprechen, weil die Auffüllungstosten in einem allzugroßen Mißverhältniß zum Vodenwerthe stehen würden, und ein rechtliches Zwangsmittel dagegen den Behörden in diesem Falle nicht zustund.

Es wurde ferner die Zufahrt zur Station Münsingen erweitert und die bessere Beleuchtung der Wegübergänge bei den Stationen Rubigen, Münsingen und Wichtrach angeregt.

Einem anläßlich eines vorgekommenen Unfalls und auf Anregung der Bezirksverwaltung vom Regierungsrathe gestellten Antrage auf Veranlassung einiger baulicher Veränderungen im Bahnhofe zu Herzogenbuchsee wurde von den Bundesbehörden keine Folge gegeben.

Die Fahrpläne gaben auch im Berichtjahre wieder Unlaß zu mehrfachen Reklamationen Seitens der betheiligten Ge= meinden, deren Meinung die Direktion bei Prüfung des Ent= wurfs durch die Regierungsstatthalter einholen ließ. Theilweise wurde denselben auf Empfehlung des Regierungsrathes hin entsprochen, theilweise aber konnte dieß nicht geschehen. diesem Anlasse mag, da auch im Berichtjahre wieder Rekla= mationen zu spät, erst nach Inkrafttreten der Fahrpläne, einlangten, daran erinnert werden, daß es von der äußersten Wichtigkeit ist, alle derartigen Beschwerden rechtzeitig an= Wenn eine Reklamation zu spät einlangt, so ist es zum mindesten sehr erschwert, derselben noch Berücksichtigung zu verschaffen, was leicht begreiflich erscheinen wird, wenn man bedenkt, daß die Abanderung des Fahrplans einer Bahn in den allermeisten Fällen kaum geschehen kann, wenn nicht auch die Anschlußbahnen ihre Fahrpläne entsprechend modifiziren.

Endlich mag noch erwähnt werden, daß die Centralbahn= gesellschaft dem Staate Bern in ihrem Prozesse mit der Ein= wohnergemeinde Bern wegen des Schutzes des Bahnkörpers auf dem Whlerfeld den Streit verkündigt hat, um sich für den Fall ihres Unterliegens ein vermeintliches Rückgriffsrecht zu wahren. Der Staat hat hierauf in einer Gegenkundmachung geantwortet, daß er ein solches Rückgriffsrecht in keiner Weise anerkenne und daher sich durchaus nicht veranlaßt fühle, an der Führung des Prozesses irgendwie Theil zu nehmen.

2. Westschweizerische Bahnen.

(Bern-Thörishaus der Centralbahn gehörend.)

Der Vertrag der Centralbahn mit den Westbahnen über den Betrieb der Linie Bern-Thörishaus durch die Letztere wurde im Laufe des Jahres erneuert. Im Uebrigen kamen die Staatsbehörden in keine Berührung mit den Westbahnen, als bei Prüfung der Fahrpläne, welche zu keinen Bemerkungen Anlaß boten. Die bisherige Direktion der Westbahnen wurde Ende Jahres aufgelöst und die Verwaltung einem einzigen Direktor, Victor Chéronet, Ingenieur, übertragen.

3. Pruntrut=Delle.

Der Betrieb wird durch die Paris-Lhon-Mittelmeer-Bahngesellschaft besorgt. Die Einnahmen dieser Linie haben sich
im Berichtjahre gegenüber dem Vorjahre um etwa Fr. 8000
vermehrt, wodurch jedoch die Betriebskosten noch nicht vollständig gedeckt werden. Da der Vertrag mit der Jurabahngesellschaft über Abtretung der Linie an diese in diesem Jahr
noch nicht zur Vervollständigung gelangte, die Jurabahngesellschaft jedoch dieses Bahnstück mit dem übrigen Netz zur Sicherheit ihres Obligationenkapitals verpfänden mußte, so
fanden am 20. Januar und 18. Mai in Pruntrut Aktionärversammlungen statt, welche diese Verpfändung genehmigten.

4. Jura=Bern=Luzern=Bahn.

Unter dieser Firma besorgt die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen den Betrieb ihrer eigenen Linien, nämlich Biels Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Chauxdesonds, wozu durch

Rauf noch die Linie des Jura industriel (Neuchâtel: Chaurdes fonds-Locle) und infolge Vollendung des Baues seit 25. Sepstember die Linie Delsberg-Basel gekommen sind; ferner den Betrieb der Linien der Staatsbahn Neuenstadt-Biel-Berns-Langnau und seit 11. August auch den Betrieb der Linie Langnau-Luzern. Der Betrieb dieses Bahnnehes ist geordnet durch einen im August 1874 geschlossenen Vertrag, welcher als Regel aufstellt, daß die Jurabahngesellschaft den Betrieb für jede Linie zu den reinen Selbstösten besorgt. Die Linie Berns-Langnau ist am 11. August an die Gesellschaft Berns-Luzern übergegangen, so daß von diesem Tage an daß Staatsbahnneh auf die Linie Neuenstadt-Biel-Bern reduzirt worden ist, welche nach Inbetriebsehung des ganzen Jurabahnnehes an die Jurabahngesellschaft übergeht.

Außer der Prüfung der Fahrplane hatten die Staatsbehörden sich mit dem Betrieb deser Linien wenig zu beschäftigen. Die gegen die Fahrplane eingereichten Reklamationen wurden jeweilen bei der Gesellschaft und den Bundesbehörden unterstützt und denselben, so weit es sich thun ließ, Rechnung ge-

tragen.

Die Einnahmen des engern Jurabahnnehes Biel-Sonceboz-Tavannes und Sonceboz-Chauxdefonds sind gegenüber
dem Vorjahre etwas zurückgegangen, sie betragen approximativ
Fr. 899,448. 02; die Ausgaben Fr. 778,947. 43, bleibt
Reinertrag Fr. 120,500. 59. Dieser Ertrag reicht aus zu
Deckung der Betriebskosten, zur Verzinsung des Obligationen=
kapitals und zur statutengemäßen Einlage in den Reservesonds,
zwar nicht vollständig. Es wird jedoch Fehlendes gedeckt durch
den vorjährigen Saldo und den Ueberschuß des Ertrags auf
dem Jura industriel. Die Aktionäre erhalten demnach keine
Dividende, sondern es wird ein allfälliger Aktivsaldo wieder
auf neue Rechnung übergetragen werden. Die Verminderung
der Einnahmen rührt vom Personenverkehr her, eine Folge
der industriellen Krisis; im Güterverkehr haben sich die Ein=
nahmen etwas gehoben.

Die Linie Delsberg-Basel weist seit 25. September bis Ende Jahres, also für etwas mehr als ein Vierteljahr, eine kilometrische Einnahme von Fr. 3269 auf; sie wird also die Betriebskosten nahezu decken. Eine vorläusige Rechnung erzeigt ein Betriebsdesizit für diese Betriebszeit von Fr. 4528. 47,

welches aus dem Baukonto ersetzt wird.

Betreffend das definitive finanzielle Ergebniß der Staatsbahnlinie und die Einzelheiten des Betriebs wird auf den von der Betriebsgesellschaft zu erstattenden besondern Bericht verwiesen. Erwähnt wird, daß die Staatsbahn infolge Regierungsrathsbeschluß einen Viertel an die Kosten der durch Senkung des Bielersees nothwendig gewordenen Userversicherungsbauten an das Unternehmen der Juragewässerkorrektion beizutragen hatte.

Das approximative Ergebniß des Ertrags der Staatsbahnlinie, wie wir es bei Abfassung dieses Berichts erhalten konnten, ist folgendes:

Direkte		nen	•		•	Fr.	1,647,170.	
Indirekte	" "		•	•	•	"	269,206.	60
		Total	(Gi1	nnahr	nen	Fr.	1,916,377.	16
Ausgaber	ι.	•	•		•	"	1,464,870.	65
		Reir	ı Gi	nnahr	nen	Fr.	451,506.	51

Dieses ungünstige Resultat rührt daher, daß verschiedene Ausgaben, welche in der Rechnung von 1874 hätten erscheinen sollen, erst in diesenige von 1875 gebracht werden konnten, z. B. Fr. 34,095 zu wenig berechnete Kosten für die Linie Zollistofen-Bern-Gümligen und Fr. 10,330. 02 für Wagenmiethe an andere Bahngesellschaften; daß an das Unternehmen der Juragewässerkorrektion für Uferschutzbauten und serner für Instandstellung verschiedener Bahnobjekte bei der Uebergabe der Bahn Fr. 66,193. 66 ausgegeben werden mußte, und daß für Erneuerung der Bahn (Schienen und Schwellen) Fr. 136,298. 25 in Rechnung gebracht worden sind.

Die Linie Langnau-Luzern wurde am 11. August dem Betrieb übergeben. Die Betriebseinnahmen der von da hinsweg vereinigten Linien Bern-Langnau und Langnau-Luzern betragen bis Ende Dezember Fr. 475,260. 99 oder per Kilosmeter Fr. 5002. 75. Durchschnittlich per Monat und Kilosmeter Fr. 1072. Die Betriebsausgaben belaufen sich bis Ende Jahres auf Fr. 566,714. 21, so daß den Jurabahnen ein Desizit von Fr. 91,453. 22 erwachsen ist.

Im Laufe der Berichtsjahres wurde eine Fusion des Betriebs für die Linie der Jurabahnen mit den Linien der schweizerischen Westbahnen versucht, der projektirte Vertrag

wurde jedoch von der Aktionärversammlung der Westbahnen verworfen und bedarf daher, weil dahin gefallen, wohl keiner weitern Erwähnung.

Zur Rechtfertigung des Ankaufs des Jura industriel zitiren wir aus dem Berichte der Jurabahndirektion vom 20. Februar folgende Stellen.

Nachdem am 31. Januar das neuenburgische Volk den Ankauf des Jura industriel verworfen hatte, fand am 2. Februar zwischen den Gläubigern und den Eigenthümern der Bahn eine Konferenz statt, infolge welcher die Vertreter des Anleihens II Hypothek mit der Jurabahn Unterhandlungen an= Bei der Zusammenkunft, welche daraufhin am 6. Februar in Olten stattfand, erklärte die Jurabahn in erster Linie sich bereit, den Betrieb der Linie auf Rechnung der Gläubiger zu übernehmen, womit auch die Eigenthümer ein= verstanden gewesen wären. Diese Offerte fand aber durchaus keinen Anklang, sondern es wollten die Vertreter der Gläu= biger nur auf der Grundlage unterhandeln, daß die Jurabahn die Linie sammt den darauf haftenden Forderungen käuflich übernehme. Weil zur selbigen Zeit in Neuenburg ein Finanz= konsortium in Bildung begriffen war, welches beabsichtigte, die Bahn zu erwerben und der Suisse occidentale zu über= geben, so stand die Jurabahn vor der Alternative, entweder sich augenblicklich mit den Gläubigern zu verständigen, oder die Linie an eine Konkurrenzgesellschaft übergehen zu lassen. Der Entschluß konnte nicht zweifelhaft sein. Diese Bahn bildet den natürlichen und nothwendigen Abschluß des Jura= bahnnetes nach Westen. Durch deren Erwerbung wird zu= gleich eine für beide Theile höchst lästige und schädliche Kon= kurrenz beseitigt. In der Hand der Jurabahn vereinigt, werden beide Linien, d. h. die St. Immerthallinie und die= jenige des Jura industriel, rentabel sein, sonst aber keine von beiden; denn die St. Immerthallinie thut als Konkurrenzlinie dem Jura industriel großen Abbruch, ohne sich selbst dadurch einen entsprechenden Gegenwerth zu sichern. Die Betriebs= kosten im Allgemeinen, insbesondere aber diejenigen in den Bahnhöfen Convers und Chaurdefonds und auf der dazwischen liegenden Strecke, sowie das für die Benutung dieser Objekte auffallende Zinsbetreffniß sind nämlich so unverhältnißmäßig groß (nach den Rechnungen des Jura industriel sind ihm jährlich

über Fr. 120,000 zu bezahlen), daß bei den geringen Trans= porttagen nicht viel zu verdienen ist. Sobald aber der Jura industriel nicht mehr Eigenthum einer befreundeten, sondern im Besitz einer aggressiven Konkurrenzgesellschaft sein wird, wird der Anschluß in Convers nicht nur in viel höherem Maße erschwert, sondern geradezu unmöglich gemacht werden, so zwar, daß man darauf Bedacht nehmen müßte, eine direkte Linie von Renan oder Convers nach Chaurdefonds zu bauen, welche nicht weniger als Fr. 1,500,000 bis Fr. 1,800,000 kostet. Ob die Jurabahn hiezu die Mittel finden würde, ist höchst zweifelhaft; das aber ist sicher, daß man tropdem das Ziel, sich vom Jura industriel unabhängig zu machen, nicht erreichen könnte, weil man immerhin gezwungen wäre, in den Bahnhof des Jura industriel zu Chauxdefonds einzumünden und dort tributpflichtig und abhängig zu bleiben. weniger wichtig als der Besitz der Bahnhöfe Convers und Chaurdefonds und der dazwischen liegenden Strecke ist aber der Besitz der Strecke Chauxdefonds-Locle. Man darf nicht glauben, die Linie Biel-Chauxdefonds und diejenige des Jura industriel seien in allen Theilen Konkurrenzlinien. Wenn die Jurabahn nämlich schon der letztern ihren Verkehr mit der deutschen Schweiz abgenommen hat, so alimentirt sie ander= feits dieselbe — und zwar nach den gemachten Erfahrungen ganz bedeutend — in der Richtung vom St. Immerthal nach Neuenburg, und hauptsächlich auf der Strecke Chaurdefonds= Diese Linie ist ihrer Richtung nach die direkte Fortsetzung der St. Immerthallinie und muß nothwendig deren Endstück sein, nicht nur als eine mit derselben zusammen= hängende Lokallinie betrachtet, sondern mit Rücksicht auf die zukünftige Linie Locle-Morteau-Besangon, deren Verkehr die Jurabahn an sich ziehen muß. Dies wird nicht gelingen, wenn das Verbindungsstück Chauxdefonds-Locle sich in der Sand einer Konkurrenzgesellschaft befindet, und wenn man auch dieselbe vielleicht zwingen könnte, die Strecke bis Locle mit den Jurabahnzügen befahren zu lassen, so würde auf diese Weise der Zweck immerhin nur unvollkommen erreicht und dafür ein so großer Pacht= und Betriebszins zu entrichten fein, daß fein Gewinn übrig bliebe.

Nach Erwägung dieser allgemeinen betriebstechnischen, finanziellen und eisenbahnpolitischen Gründe durfte die Jurabahn die Gelegenheit, den Jura industriel zu erwerben, nicht vorbeigehen lassen, sie schloß daher am 6. Februar in Olten mit den bevollmächtigten Vertretern des Anleihens II Hypothek auf die Linie des Jura industriel eine für sämmtliche Gläubiger dieses Anleihens rechtsverbindliche Nebereinkunft, deren wesentzlicher Inhalt folgender ist:

- 1) Die Vertreter des Anleihens verkaufen und übertragen der bernischen Jurabahngesellschaft sämmtliche Obligationen des Anleihens II Hypothek von drei Millionen Franken auf die Linie des Jura industriel — sechstausend Obligationen im Nominalbetrage von je fünfhundert Franken. Die Jurabahn= gesellschaft übergibt jedem Inhaber einer Obligation eine von ihr ausgestellte und auf den Inhaber lautende Obligation von dreihundert Franken (Fr. 300), welche vom 1. Januar 1875 an jeweilen am 1. Januar, erstmals 1876, zu 4 % verzinslich ist. Für das durch diesen Verkauf auf die Kapitalsumme von Fr. 1,800,000 reduzirte Anleihen bestellt die Jurabahngesell= schaft, sobald sie Sigenthümerin der Linie geworden ist, den Obligationsinhabern ein Pfandrecht im II. Range auf die Linie des Jura industriel unter Vorgang eines Pfandrechts im I. Range für Fr. 1,500,000. Außerdem räumt sie ihnen ein Pfandrecht im III. beziehungsweise IV. Range auf ihre übrigen Linien, mit Ausnahme der Bropethallinie, ein, unter Vorgang von $26^3/_{\pm}$ Millionen Franken im I. und II. bezw. III. Range. Die Rückzahlung des gesammten Anleihens hat am 1. Januar 1900 stattzufinden, kann aber jederzeit vorher auf sechsmonatliche Kündigung hin geleistet werden.
- 2) Die Vertreter des Anleihens verzichten auf alles bewegliche und unbewegliche Vermögen der Nouvelle Compagnie du Jura industriel. Insbesondere verzichten sie auf die Verzinsung des Anleihens II Hypothek für das Betriebsjahr 1874.
- 3) Bis 20. Februar 1875 hat sich die Jurabahngesellschaft mit der Nouvelle Compagnie zu verständigen und bis 31. März 1875 muß die Genehmigung des Verwaltungsrathes und der Aftionärversammlung der Jurabahngesellschaft erfolgen, widrigenfalls keiner der Kontrahenten an die Vereinbarung gebunden ist.

Unterm 10. Februar verständigte sich die Jurabahndirektion mit der Nouvelle Compagnie. Diese verpflichtete sich urkundlich, d. h. mit den Unterschriften ihrer sämmtlichen anwesenden Mitglieder (es fehlten nur zwei), der Jurabahngesellschaft die Linie des Jura industriel mit allen damit vers bundenen Rechten und Pflichten nebst sämmtlichem dazu geshörenden beweglichen und unbeweglichen Vermögen unter folgenden Bedingungen abzutreten:

- 1) Die Jurabahngesellschaft übernimmt die Instandsetzung der Linie.
- 2) Sie wird sofort den Bau definitiver Bahnhöfe (Aufnahmsgebäude) in Chauxdefonds und Locle studiren und hat dieselben den Bedürfnissen dieser Ortschaften entsprechend zu erstellen.
- 3) Zwischen Locle und Neuenburg, d. h. auf der ganzen Linie, werden täglich wenigstens vier Züge in jeder Richtung fahren.
- 4) Die Jurabahngesellschaft wird ihr Möglichstes thun, um den Bau der Linie Besangon-Morteau zu fördern.
- 5) Sie wird das Anschlußstück an die französische Bahn von Locle nach Col des Roches erstellen und zugleich mit der Linie Besanzon: Morteau eröffnen.
- 6) Sie wird ihr Mögliches thun, damit das Mauthbüreau (Douane) nach Locle verlegt werde.
- 7) Die Jurabahngefellschaft übernimmt alle Verbindlich= keiten der Nouvelle Compagnie.
- 8) Sie wird, so viel an ihr, Rundfahrtbillets Locle-Biel-Neuenburg-Locle ausgeben.
- 9) Es wird grundsätlich angenommen, daß das Personal des Jura industriel mit der Krankenkasse und den Versicherungs= policen an die Jurabahn übergehe.
- Am 11. Februar traf die Jurabahndirektion auch mit den Vertretern des Anleihens I. Hypothek von Fr. 1,800,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen:
- 1) Zahlung von Fr. 720,000 in Baar nebst Zinsen à 5 $^{\rm o}/_{\rm o}$ vom 1. Januar d. J. auf Fr. 1,800,000 am 31. März 1875.
- 2) Zahlung von Fr. 540,000, nebst Zinsen vom 31. März 1875 auf Fr. 1,080,000 am 31. März 1876.
- 3) Zahlung von Fr. 540,000, nebst Zinsen vom 31. März 1876 an auf diesen Kestbetrag, am 31. März 1877.

Die Gläubiger behalten für ihr Guthaben I. Hypothek auf den Jura industriel, und für die beiden Termine pro

31. März 1876 und 31. März 1877 von je Fr. 540,000 werden Eigenwechsel der bernischen Jurabahngesellschaft außegestellt.

Diese Nebereinkunft wurde von den Gläubigern in ihrer Generalversammlung vom 19. Februar einstimmig ratifizirt, ebenso von den Organen der Jurabahngesellschaft.

Es erfolgte später auch die Bundesgenehmigung der Abtretung der Linie, beziehungsweise der Konzessionsübertragung an die Jurabahngesellschaft.

Die Betriebsergebnisse des Jura industriel seit Mai 1875, dem Tage des Ubergangs an die Jurabahnen, betragen Fr. 663,761. 29 und die Betriebsausgaben Fr. 532,464. 69, bleibt Reinerträgniß Fr. 131,297. 20 für die letzten 8 Monate des Jahres.

5. Bödelibahn.

Als Direktor dieser Bahn wurde Nationalrath Seiler in Interlaken gewählt. Die Staatsbehörden hatten sich mit dieser Linie im Berichtjahre wenig zu beschäftigen.

Auf eingelangte Klagen, daß bei der Haltstelle Zollhaus kein Wartraum und keine Aborte sich vorfinden, wurde die Bödelibahndirektion um sofortige Beseitigung dieser Uebelsstände angegangen. Weitere Begehren von Hotelbesitzern und andern Bewohnern von Interlaken, dieser Haltstelle eine größere Ausdehnung zu geben, wurden bei dem Bundesrathe hängig gemacht, da der Entscheid nicht den kantonalen Behörden zusteht.

6. Emmenthalbahn.

Die Linie Solothurn-Burgdorf wurde am 25. Mai in Betrieb gesetzt. Da die Einnahmen nicht ausreichten, um das Obligationenkapital verzinsen zu können, so hat der Regierungs-rath ein Gesuch der Gesellschaft auf Taxerhöhungen bei den Bundesbehörden empsohlen. Im Weitern hatten die Staats-behörden sich mit dieser Linie nicht zu beschäftigen.

B. Linien im Ban.

1. Gäubahn.

Die Arbeiten an dieser Bahn sind sowohl auf der Linie Wangen-Niederbipp als auf derjenigen von Leuzigen bis Buß-wyl gefördert worden. Die Linie wird jedoch nicht vor dem 1. September 1876 in Betrieb gesetzt werden können, bis zu welchem Zeitpunkt der Zentralbahngesellschaft die Frist für Vollendung der Bauarbeiten vom Bundesrathe verlängert worden ist.

Der Regierungsrath hatte sich im Berichtjahre über die vorgelegten Baupläne zu Handen der Bundesbehörden auszusprechen. Bei Niederbipp juchte man den Anschluß der Wasserfallenbahn an die Säubahn auszuwirken (welchen Anschluß die Centralbahn in Densingen projektirte), allein ohne Erfolg. Dagegen überwies der Bundesrath das eventuelle Begehren der Gemeinde Niederbipp um Bedienung der Station Niederbipp durch sämmtliche Personenzüge, an das Sisenbahnsdepartement mit der Sinladung, bei der jeweiligen Genehmisgung der von der Centralbahn vorgelegten Fahrpläne diesem Begehren Rechnung zu tragen. Zu weitläusigen Verhandslungen gab der Bahnübergang über die Aarwangen-Niederbippsetraße Veranlassung, indem die Bahnbaugesellschaft die Arsbeiten begann, bevor die Pläne genehmigt waren, gegen welche begründete Sinwendungen eingelangt waren.

Ansehend die Lage der von der Centralbahn zu bauen übernommenen Aarbrücke zwischen Flumenthal und Attisholz fand ein Augenschein und eine Besprechung zwischen Delegirten der beiden Regierungen und der betheiligten Gemeinden statt, aus welchen sich die Zweckmäßigkeit der Erstellung der Brücke in der Nähe von Flumenthal ergab. Der Entscheid, wo die Brücke gebaut werden soll, steht bekanntlich nach dem Gäubahn-vertrage einzig den solothurnischen Behörden zu; es steht derfelbe noch aus.

Auf der obern Linie Solothurn-Lyß wurde das vom Regierungsrathe empfohlene Begehren zu Feststellung von Haltstellen bei Kütti und bei Arch vom Bundesrathe ab= gewiesen und nur eine für beide Ortschaften gemeinschaftliche Station zwischen Arch und Rütti bewilligt.

Zu weitern wesentlichen Bemerkungen gaben die Baupläne keine Veranlassung, sie sind nun vollskändig genehmigt, indem auch das in unserm frühern Bericht erwähnte Begehren von Walliswyl, auf die Genehmigung der Baupläne im Bezirk Wangen zurückzukommen, vom Bundesrathe abgewiesen worden ist.

2. Zurabahnen.

a. Delsberg=Basel.

Nachdem noch einige Veränderungen an den Bauplänen hauptsächlich bezüglich kleinerer Straßenverlegungen und Birstorrektionen vom Bundesrathe genehmigt worden waren, wurde die Linie soweit vollendet, daß ihre Erprobung am 21. September stattfinden konnte. Der Bundesrath erklärte denn auch die Betriebsfähigkeit der Linie; sie wurde am 25. September dem Verkehr übergeben.

b. Dachsfelden=Delsberg.

Die Arbeiten auf dieser Linie wurden während des Berichtsjahres fortgesetzt, so daß dieselbe im Jahr 1876 wird dem Verkehr übergeben werden können.

c. Delsberg=Pruntrut.

Für diese Linie wurden die noch ausstehenden Baupläne genehmigt, ohne daß Einsprachen zu beurtheilen waren. Die beiden großen Tunnels wurden durchbrochen, und es ist alle Aussicht vorhanden, daß diese Linie mit derzenigen von Dachsfelden=Delsberg auf Ende 1876 in Betrieb gesetzt wer= den kann.

d. Broyethallinie.

Die Arbeiten auf derselben sind im Kanton Bern soweit vorgerückt, daß der Betrieb der Linie Anfangs 1876 ins

Werk gesetzt werden kann, sofern auch die Arbeiten in den beiden andern Kantonen Freiburg und Waadt gefördert werden.

Es ergiebt sich demnach, daß das projektirte jurassische Sisenbahnnetz seiner Vollendung möglichst rasch entgegengeht. Zu erwähnen ist noch, daß die Bahngesellschaft die Erstellung von Reparaturwerkstätten bei Biel und den Bau eines Verswaltungsgebäudes auf der großen Schanze zu Bern beschlossen hat und daß einige Abänderungen der Statuten vorgenommen wurden, veranlaßt durch den Erwerb des Jura industriel und der Brohethalbahn, welche Statutenänderung dem Großen Rathe zur Genehmigung vorgelegt werden wird.

Das muthmaßliche finanzielle Ergebniß des Baues der Linien Dachsfelden=Basel und Delsberg=Pruntrut und der Erwerbung der Strecke Pruntrut=Delle entnehmen wir einem Berichte der Jurabahndirektion vom 18. Februar 1875 in folgender Weise:

A. Einnahmen.

Aftien=Rapital		•		0	9,500,000
Ditigationen-Kapitai.	•	•	~		22,000,000
			Lotal	Fr.	31,500,000

B. Ausgaben.

	upatena	Devis Liardet.	Wirkliche Roften.
1.	Vorarbeiten, allgemeine	· Profits	
	Verwaltung u. technische		
in a	Bauleitung	Fr. 1,072,500	Fr. 1,072,500
2.	Landerwerb	,, 1,709,455	,, 2,209,455
3.	Unterbau	,, 17,174,710	,, 15,974,710
4.	Oberbau	4,055,345	,, 3,770,345
5.	Hochbau	,, 1,338,440	" 1,338,440
6.	Verschiedenes (Ginfrie	nfomagelin, i.e.	
1	dungen, Telegraph 2c.)	495,970	,, 305,970
C \	Transport	Fr. 258,46,420	Fr. 24,671,400

Transport 7. Rollmaterial 8. Verzinsung und Geld= beschaffung 9. Kosten der Reparatur=	Devis Liarbet. Fr. 25,846,420 " 2,209,070 " 1,579,918	Wirkliche Kosten. Fr. 24,671,420 " 2,409,070 " 1,579,918
Werkstätte	Fr. 29,635,408	%r. 29,260,408
Summa	" 300,000 Fr. 29,935,408 " 29,760,408	" 500,000 Fr. 29,760,408
Muthmaßliche Ersparniß gegenüber dem Voranschlag Dbige vergleichende Zussammenstellung ergibt in den einzelnen Rubriken:	Fr. 175,000	
1. Ersparnisse. a. Auf Unterbau b. Auf Oberbau c. Auf Verschiedenes.	" 1,200,000 " 285,000 " 190,000	1 677 000
2. Mehrkosten.		" 1,675,000
a. Auf Expropriation b. Auf Rollmaterial . c. Auf Werkstätten . d. Auf Pruntrut-Delle .	Fr. 500,000 " 200,000 " 600,000 " 200,000	,, 1,500,000
Ersparniß gleich oben	8 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Fr. 175,000
Begründung so I. Vorarbeiten, allgemein und technische Baulei		e.

I. Vorarbeiten, allgemeine Verwaltung und technische Bauleitung . Fr. 1,072,500 Transport Fr. 1,072,500

Transport	Fr. 1,072,500
Die Kosten der Vorarbeiten bis zum Bau=	
beginn (1. Juni 1873) betragen Fr. 186,323	
Die Kosten der allgemeinen	
Berwaltung vom 1. Juni 1873	
bis 1. Januar 1875 " 164,263	
Die Rosten der technischen	
Bauleitung während der näm=	
lichen Periode " 282,513	i en e
	633,099
Bleiben zur Verfügung auf 1. Januar 1875 oder rund.	Fr. 439,401 ,, 440,000
voet tuilv.	" 440,000

Am 1. Oktober 1876 werden sämmtliche Linien vollendet und in Betrieb gesetzt sein. Es werden nun die Verwaltungskosten bis 1. November 1876 à raison von Fr. 20,000 per Monat berechnet, was für 22 Monate obiae Summe von Fr. 440,000 ausmacht.

Im Jahre 1874 sind zwar diese Kosten durchschnittlich auf Fr. 23,341 per Monat angestiegen. Da aber die Linie Delsberg-Basel schon im Juli dieses Jahres und wahrscheinlich auch die Strecken Tavannes-Court, Delsberg-Glovelier und Lyß-Fräschelz vor Ablauf des Jahres eröffnet werden, so ist für den Rest der Bauzeit leicht mit der Devissumme auszu-kommen.

II. Landerwerb. Dieses Geschäft ist zum größern Theil und auf allen schwierigen Punkten erledigt. Das das herige finanzielle Ergebniß ist nicht sehr günstig, denn das Desizit wird kaum unter Fr. 500,000 bleiben, um welche Summe der bezügliche Devisansatz vermehrt und damit den Verhältnissen jedenfalls genügend Rechnung getragen wird.

III. Unterbau. Die hievor im Betrage von Fr. 1,200,000 angegebene Kostenersparniß betrifft einzig die Linie Dachsfelden-Basel. Sine weitere Ersparniß ist auf der Linie Delsberg-Glovelier gesichert, die aber, weil nicht von großer Bebeutung, und weil die Erdarbeiten auf dieser Strecke noch nicht vergeben sind, nicht beziffert wurde.

In Betreff der kurzen, aber um so schwierigeren Linie Glovelier-Pruntrut hält es der Oberingenieur nicht für an-

gezeigt, jett noch Ersparnißberechnungen anzustellen, sondern er beschränkt sich auf die Erklärung, daß nach seiner Ueberszeugung die Devissumme ausreichen werde.

- IV. Oberbau. Im summarischen Bericht über den Stand der Unternehmung auf Ende September 1873 wird erklärt, daß der mit Blondiaux und Comp. abgeschlossene Schienenvertrag eine Ersparniß von beiläusig einer halben Million Franken auf der Voranschlagssumme sichere. Sin Theil dieser Ersparniß wurde zum Ankauf von einem größern Duantum eichener statt tannener Schwellen verwendet. Nach den Berechnungen des Oberingenieurs beträgt nun die dasherige Ersparniß wahrscheinlich noch Fr. 353,000, im unzgünstigsten Falle aber wenigstens Fr. 285,000. Es wurde infolge dessen nur letztere Summe in Rechnung gebracht.
- V. Hochbau. Die Kosten des Hochbaues, incl. Stationsmobiliar, sind zum größten Theil durch Verträge bereits festgestellt.

Dieselben betragen für:

Delsberg-Basel .		Fr.	746,000
Dachsfelden=Delsberg	• • •	"	322,500
Delsberg=Pruntrut .		"	258,000
		Fr.	1,326,500
Die Devissumme	beträgt		1,338,440

es wird daher eine Ersparniß von ca. Fr. 12,000 gemacht, welche jedoch nicht in Betracht fällt und auch nicht in Rech=nung gebracht wurde.

VI. Verschiedenes. (Einfriedungen und Telegraph.) Im Devis sind die bezüglichen Kosten auf mehr als Fr. 5200 per Kilometer angesetzt. Nach der Berechnung des Obersingenieurs reduziren sich dieselben im Ganzen von Fr. 495,970 auf Fr. 305,970 Ersparniß Fr. 190,000.

VII. Kollmaterial. Der Devisansat von Fr. 21,500 per Kilometer genügt vollkommen, und wenn dessenungeachtet ein Desizit auf der Voranschlagssumme im Betrage von Fr. 200,000 zugegeben wird, so kommt dieß daher, weil die Strecke Pruntrut-Delle kein eigenes Rollmaterial besitzt und die Jurabahngesellschaft dafür sorgen muß.

VIII. Berzinsung und Geldbeschaffungskosten. Es fällt hiebei nur das Obligationenkapital in Betracht, weil die Aktien, welche voll einbezahlt wurden, während der Bauzeit keinen Zins erhalten. Die Jurabahngesellschaft wird nun erst Mitte oder Ende März 1875 in Fall kommen, das Obligationenkapital von Fr. 22,000,000 in Anspruch zu nehmen, und nimmt an, dasselbe werde von den Banken im Zeitzaume von 18 Monaten, d. h. bis 1. Oktober 1876 (Erzöffnungstermin sämmtlicher Linien), successive einbezahlt werden. Infolge dessen hat sie den Zins des ganzen Kapitals während 18/2 = 9 Monaten zu berechnen mit . Fr. 825,000

Gine weitere Zinseinbuße wird die Jurabahngesellschaft selbst im Falle anticipirter Ginzahlungen nicht erleiden, denn der verhältnißmäßig größere Theil ihrer Zahlungen fällt nicht in dieses Jahr, es wird daher eine allfällige, immerhin geringe Zinseinbuße auf den Depotgeldern wieder dadurch ausgeglichen, daß diese Gelder während der ersten Hälfte der übrigen Bauzeit nicht so schnell verwendet werden, beziehungsweise länger Zins tragen.

Cursdifferenz auf Fr. 22,000,000 à 4 pCt.

880,000

Defizit Fr. 125,082

welches aber ausgeglichen wird durch die über Fr. 150,000 betragenden Zinsersparnisse auf den deponirten Aftiengeldern.

IX. Rosten der Central-Reparaturwerkstätten. Der Oberingenieur veranschlagt dieselben zu Fr. 600,000. Abgesehen jedoch davon, daß diese Summe hoch gegriffen ist, wird sie sich im Falle der Erwerbung der Linie des Jura industriel noch um den ganzen Werth des Werkzeug-Inventars der Reparaturwerkstätte in Chauxdefonds vermindern, da die Jurabahngesellschaft letztere zu schließen beabsichtigt.

X. Auslagen für Pruntrut Delle. Die Jurasbahngesellschaft hat für Einlösung des für diese Linie emittirten Obligationenkapitals, zur Bezahlung ihrer laufenden Schulden und der Betriebsdefizite bis jett im Ganzen Fr. 350,000 ausgegeben.

Auch im ungünstigsten Falle wird sie Linie, bis sie dieselbe im Zusammenhang mit ihrem Netz selbst wird betreiben können, nicht mehr als noch Fr. 150,000 kosten, der in Rechnung gebrachte Ansat ist daher vollkommen austreichend.

C. Bilang.

Einnahme Ausgaben				•	•	•		31,500,000 29,760,408
				hmeni		1-	Fr.	1,739,592
Wenn die noch eine Sun			ngefel	llschaf:	t hier	nac		439,592
welche ihr Ot	erin	genieu						100,00%
des Bahnhofes schreibt, so bl								
serve von .		٠	•	•	• (Fr.	1,300,000

3. Langnau=Luzern.

Neber die Vorgänge und Maßnahmen, welche in Betreff dieser Linie eingetreten sind, ist in Spezialberichten sowohl des Regierungsraths als einer Großrathskommission Behörden eingehende Auskunft erstattet worden, so daß wir uns hier auf die kurze Skizzirung und Andeutung des Zufammenhangs beschränken dürfen, dabei wird indeß der Verknüpfung der einzelnen Vorgänge wegen theilweise auch in das laufende Jahr überzugreifen sein. Bevor die Linie dem Betriebe übergeben wurde, stellte es sich heraus, daß das devismäßige Baukapital nicht ausreiche, um dieselbe zu vol: Ienden, da namentlich bedeutende Mehrkosten auf dem Zimmer= egg-Tunnel, sowie auf den Wasserschutzbauten und auch auf einigen Sochbauten sich ergeben hatten, und ferner für Rech= nung einiger Bauunternehmer, namentlich der Gebr. Favre, Unternehmer des Zimmereggtunnels, die Gesellschaft erhebliche Summen hatte vorschießen müssen. Die Gesellschaft befand sich demnach in der Lage, die Summe, welche auf dem Baukapital fehlte, beschaffen zu müssen; zu diesem Zwecke wandte sich die Direktion derselben mittelst Eingabe vom 23. Juli

1875 an den Regierungsrath des Kantons Bern mit dem Gesuche, dieser möchte Namens des Staates Bern ihrer Unternehmung die Summe von ca. Fr. 2,100,000, auf welche sie den Ausfall damals werthete, nach Mahgabe des Bedürf= nisses vorschießen, bis das Unternehmen in der Lage sei, seine finanzielle Situation in definitiver Weise regeln zu Als der Regierungsrath in die Behandlung dieses Gesuches eintrat, glaubte er vor allem im Auge behalten zu sollen, daß der Kanton Bern als der meistbetheiligte Aftionär des Bern-Luzernbahnunternehmens im eminentesten Maße dabei betheiligt sei, daß die Linie ohne Störung und Verzögerung ausgebaut, dem Betriebe übergeben und auch im Betrieb erhalten werde, da sonst in erster Linie seine finanziellen Interessen geschädigt würden. Er glaubte ferner, wenn er der Bern-Luzernbahngesellschaft die zum Ausbaue und zur Inbetriebsetzung ihrer Linie nöthigen Vorschüffe bewillige, nur dasjenige zu thun, was schließlich doch dem Kanton als dem meistbetheiligten Aktionär auffallen werde, da von einem Aufgeben des ganzen Projektes vor dessen end= gültiger Ausführung doch kaum die Rede werde fein können; und endlich erschien es als durchaus innerhalb der Grenzen des Möglichen und Wahrscheinlichen liegend, daß die Bern-Luzernbahngesellschaft, wenn ihr Unternehmen nur einmal vollendet sei, die zur Regulirung ihrer finanziellen Position nothwendigen Mittel auf dem Anleihenswege sich werde verschaffen und mithin das vom Kanton vorschußweise ge= leistete werde zurückbezahleu können. Von diesen Anschauungen ausgehend entsprach der Regierungsrath zwar nicht dem Ge= fuche der Bern=Luzernbahn=Direktion in der Ausdehnung wie es gestellt war, wohl aber faßte er unterm 27. Juli 1875 den Beschluß, für den Fall, daß der Nachweis der Nothlage geleistet werde, der Bern-Luzernbahn die auf Ende dieser Woche erforderliche Summe von Fr. 250,000 aus der Staats= fasse unter folgenden Bedingungen vorzuschießen:

1. daß dieselbe innerhalb drei Monaten zurückbezahlt

werde;

2. daß sie dem Staate so verzinst werde, wie sie ihn

selbst kosten wird;

3. daß die Direktion der Bern-Luzernbahn sich persönlich verpflichte, die Genehmigung des Verwaltungsrathes derstelben beizubringen.

Von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehend hat der Resgierungsrath durch Beschlüsse vom 11. August, 8. September und 23. Oktober 1875 in analoger Weise drei weitere Vorschüsse ebenfalls im Betrage von je Fr. 250,000 bewilligt, wobei indeß zu bemerken ist, daß der letzte Vorschuß nicht mehr voll ausbezahlt wurde, so daß die Gesammtsumme der Vorschüsse sich auf Fr. 935,000 beläuft.

Angesichts der ungünstigen, namentlich von sehr hohen Betriebskosten herrührenden Betriebsergebnisse der ersten Do= nate, sowie Angesichts des Umstandes, daß das Baudefizit der Bern-Luzernbahn noch höher, als anfänglich von der Direktion dieses Unternehmens angenommen war, nämlich auf ca. Fr. 3,100,000 (einschließlich des vom Kanton Bern geleisteten Borschusses) anstieg, stellte sich nun aber die Hoff= nung, daß die Gesellschaft selbst auf dem Wege des Unleihens ihre finanzielle Stellung werde konsolidiren können, als un= begründet heraus. Der Regierungsrath setzte sich daher, immer an der Anschauung festhaltend, daß die Unternehmung, an welcher der Kanton Bern mit einem so großen Theile seines Staatsvermögens betheiligt sei, aufrecht erhalten und dem Kantone für die Zukunft gewahrt bleiben müsse, mit der Regierung des Kantons Luzern in Verbindung, um ein Abkommen zwischen den beiden Kantonen zu Stande zu bringen, fraft dessen diese in billigem Verhältnisse der Bern= Luzernbahngesellschaft die Mittel zu Consolidirung ihres Unter= nehmens liefern, beziehungsweise das Bau- und allfällige Betriebsdefizite vorschußweise decken würden. Ein solches Abkommen konnte nun aber nicht zu Stande gebracht werden, und es sah sich daher der Regierungsrath veranlaßt, die ganze Angelegenheit zur Cognition des Großen Rathes zu bringen, welcher hierauf unterm 26. November 1875 eine Rommission zur Prüfung dieser Frage niedersette.

Während nun diese Kommission ihre Arbeiten an die Hand nahm, sahen nach dem Bekanntwerden der mißlichen sinanziellen Verhältnisse der Bern-Luzernbahngesellschaft die verschiedenen bei derselben betheiligten Interessenten sich versanlaßt, Schritte zu thun, um ihre Interessen und ihre wirkslichen oder vermeintlichen Rechte sicher zu stellen. Es war vorerst der Novembercoupon des Obligationenanleihens der Gesellschaft nicht bezahlt worden und die Basler Handelsbank,

welche als Vertreterin der Gesammtheit der Obligationsin= haber sich gerirte, sah sich daher veranlaßt, beim Bundesgericht den Antrag zu stellen, es solle sofort die Liquidation über die Gesellschaft erkennt und überdieß auf dem Wege einer provisorischen Verfügung den Gesellschaftsbehörden alle die Rechte der Pfandgläubiger benachtheiligenden Handlungen untersagt werden. Durch Beschluß vom 11. Dezember 1875 wies zwar das Bundesgericht dieses Begehren ab, erkannte dagegen, es sei das Liquidationsbegehren der Baster Handels= bank einer Versammlung aller Titelsinhaber des Anleihens vom 22. September 1873 zur Entscheidung vorzulegen, welche Versammlung dann auf den 18. Januar 1876 nach Bern einberufen wurde. Indessen begnügten sich die Gesellschafts= gläubiger nicht damit, ihre Rechte gegen die Gesellschaft auf dem Wege der Liquidation oder des ordentlichen Betreibungs= verfahrens zu verfolgen, sondern sie stellten auch die Be-hauptung auf, es seien, weil bei Konstituirung der Bern-Luzernbahngesellschaft gewisse Formfehler vorgekommen waren, namentlich die nach dem bernischen Aftienrechte vorgeschriebene zweimalige Veröffentlichung der staatlichen Genehmigung der Gesellschaftsstatuten nicht stattgefunden hatte, die Kantone Bern und Luzern wie offene Gesellschaften persönlich für die Schulden der Gesellschaft haftbar. Die erwähnte Formalität der Veröffentlichung des Genehmigungsbeschlusses war nämlich zwar inzwischen nachgeholt und die Generalversammlung der Gesellschaft auf 22. Dezember zusammenberufen worden, um auf Grund des Art. 8 des bernischen Aftiengesetzes ausdrücklich zu erklären, daß sie alle auf ihren Namen von den Ge= sellschaftsbehörden eingegangenen Verbindlichkeiten übernehme. Es hatten indeß schon vor dieser Versammlung, welche dann den erwähnten Beschluß auch wirklich faßte, sowohl die Baster Handelsbank Namens der Obligationsgläubiger als auch mehrere Baugläubiger der Bern-Luzernbahngesellschaft (Elfässische Maschinenbaugesellschaft in Mühlhausen und Mit= hafte) den Betheiligten durch Kundmachungen ihr Vorhaben notifiziren lassen, daß sie beim Bundesgerichte eine Klage anhängig machen werden, in welcher grundfätlich die Haft= barkeit der Kantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gesellschaft eingeklagt werde, und daß sie sich daher gegen derartige Gesellschaftsbeschlüsse ihre Rechte verwahren. Diesem Vorhaben haben denn auch durch Klage vom 17. De= zember 1875 zwar nicht die Obligationsgläubiger, wohl aber die Baugläubiger Folge gegeben, und es ist der daherige Prozeß noch immer vor dem Bundesgerichte anhängig. Wäh= rend jo die Gesellschaftsgläubiger sowohl gegen die Bern= Luzernbahngsellschaft als gegen die beiden Kantone rechtliche Schritte einleiteten, sah sich auch die bernische Jurabahnge= sellschaft, welche vertragsgemäß den Betrieb der Bern-Luzern= bahnlinie besorgte, veranlaßt, ihre Interessen sicher zu stellen, zu welchem Zwecke sie den Kantonsbehörden mittheilte, daß sie den Betrieb nicht länger fortzuführen im Falle sei, wenn ihr nicht Sicherheit für die Bestreitung der durchaus nothwendigen Vollendungsbauten und die Deckung zu ge= wärtigender Betriebsdefizite geleistet werde. Um nun die nöthige Frist zu Anbahnung von Unterhandlungen mit den Gläubigern und zu möglichster Abklärung der Situation zu gewinnen, wurde es nothwendig, provisorische Maßnahmen zu treffen, welche den Betrieb der Linie auf eine angemessene Frist hinaus sicherten und so die Intervention der Bundes= behörden bis zu diesem Zeitpunkte abwendeten. Es wurden daher Unterhandlungen zwischen den Kantonen Bern und Luzern zum Zwecke einer Vereinigung dieser Kantone zu Leistung einer Garantie gegenüber der Jurabahngesellschaft angebahnt, welche schließlich, nachdem Anfangs die Großen Räthe von Bern und Luzern, derjenige von Bern unterm 6. Januar 1876, auseinandergebende Beschlüsse gefaßt hatten, an einer zwischen Abgeordneten der Regierungen der beiden Kantone, der bernischen Großrathskommission und der Jura= bahngesellschaft am 7. Januar 1876 in Bern stattgefundenen Konferenz zu einer Uebereinkunft führten. Durch diese Ueber= einkunft verpflichtete sich die Jurabahngesellschaft, den Betrieb der Linie bis Ende Februar fortzuführen, während dagegen die Kantone Bern und Luzern, und zwar jeder zur Hälfte sich vervflichteten, derselben hiefür für Vollendungsbauten und Betriebsausfälle einen Betrag von Fr. 72,000 zu be= zahlen. Damit war nun zwar der Betrieb der Linie bis Ende Februar gesichert, die Hauptfrage selbst dagegen, ob über das Unternehmen die Liquidation ergehen müsse oder ob die beiden meistbetheiligten Kantone mit den Gläubigern eine allseitig annehmbare Verständigung treffen und so das Unternehmen intakt erhalten können, war damit nicht gelöst. Gine

folche Lösung konnte überhaupt zunächst nur auf dem Wege der Verständigung, der Unterhandlung mit den Gläubigern erzielt werden. Deßhalb war es denn auch nicht möglich, daß der bernische Große Rath, dem seine Kommission mittler= weile über den Stand der ganzen Frage Bericht erstattet hatte, die Hauptfrage selbst entschied, er faßte vielmehr nur in seiner Sitzung vom 6. Januar abhin den oben erwähnten die Betriebssicherung betreffenden Beschluß und erörterte über= dieß in seiner Sitzung vom vorhergehenden Tage auch die Frage des vom Regierungsrathe der Bahngesellschaft ge= leisteten Vorschusses, in welcher Richtung er den Beschluß faßte: "Der Große Rath spricht sein Bedauern darüber aus, daß die Regierung durch Ertheilung der Vorschüsse an die Bern-Luzernbahngesellschaft ihre verfassungsmäßigen Kompetenzen überschritten hat." Die Regierung zögerte nun nicht, in Vereinigung mit der Großrathskommission und im Sinne des großräthlichen Beschlusses vom 6. Januar 1876 die durch die Garantieübernahme gewonnene Frist zu Anbahnung von Unterhandlungen einerseits mit dem Regierungsrathe von Luzern, andererseits mit den Gläubigern der Gesellschaft (Obligations= und Currentgläubiger) zu benuten. Nach müh= samen Unterhandlungen gelang es denn auch, eine Bereini= gung der beiden Regierungen über den Gläubigern zu ma= chende Vergleichsvorschläge und zwar nach einander über zwei verschiedene Vorschläge zu erzielen. In Betreff des Ganges dieser Unterhandlung und des Inhalts der gemachten Vorschläge verweisen wir auf unsere ausführlichen Berichte vom 1. März d. J., dessen Ausführungen wir hier nicht reproduziren wollen. Diese 2 Unterhandlungen führten in= dessen zu keinem Ergebnisse, da die Gläubiger, sowohl die Mehrzahl der Currentgläubiger als die Obligationsgläubiger, die gemachten Vergleichspropositionen verwarfen und da na= mentlich aus dem Verhalten der Lettern, der Obligationäre, beziehungsweise ihrer Mandatare, sich ergab, daß dieselben auf einem annehmbaren Vergleich wenigstens zur Zeit, aus welchen Gründen immer einzugehen nicht gewillt waren. Die Obligationäre hatten übrigens mittlerweile in ihrer Ver= fammlung vom 18. Januar 1876 mit Mehrheit beschlossen, die sofortige Liquidation der Gesellschaft beim Bundesgericht anzubegehren; diesem Begehren entsprach zwar das Bundes=

gericht nicht, es gestattete vielmehr durch Entscheid vom 22. Januar der Gesellschaft eine Frist bis zum 18. Heumonat d. J., binnen welcher sie den von dem Anleihen vom 22. Sep= tember 1873 mit 30. November 1875 verfallenen Zins zu bezahlen habe unter der Androhung, daß im Unterlassungs= falle nach Ablauf der Frist die Bahn versteigert und die Liquidation angeordnet würde. Diese Fristgestattung war indeß von einigen Vorbehälten, namentlich von dem Vor= behalte abhängig gemacht, daß der Betrieb der Bahn während der gestatteten Frist fortdauere und erst durch Ginstellung desselben eine sofortige Liquidation im Interesse der Gläubiger nothwendig wäre. Nachdem nun der Ablauf der Frist heran= nahte, während welcher durch die Kantonalgarantie der Betrieb der Linie gesichert war, und auf Ende Februar d. J. eine unmittelbare Betriebseinstellung Seitens der Jurabahn bevorstand, ohne daß es bis zu dieser Zeit gelungen wäre, ein Abkommen mit den Gläubigern zu Stande zu bringen, so wurde nach Inhalt des erwähnten bundesgerichtlichen Entscheides der Eintritt der Liquidation unvermeidlich, denn an eine abermalige Garantieübernahme Seitens der Kantone war offenbar bei der Ungeneigtheit der Gläubiger, auf ein annehmbares Abkommen einzutreten, nicht zu denken. In ihrer letten Generalversammlung vom 26. Februar beschloß daher die Bern-Luzernbahngesellschaft, ihre Insolvenz zu erklären, worauf hin dann das Bundesgericht sofort ein Abkommen mit der bernischen Jurabahngesellschaft behufs provisorischer Fortführung des Betriebs der Linie auf Kosten der Masse getroffen und einen Massaverwalter in der Person des Herrn Ständerath Russenberger in Schaffhausen ernannt hat. Der Massaverwalter hat sich nun bis jett mit der Composition der Concursmasse beschäftigt, ohne daß diese Arbeit zu Ende gebracht worden wäre, oder daß von Seiten der Behörden des Kantons entscheidende Schritte in der einen oder andern Richtung hätten geschehen können. Es wird auch nichts geschehen können, bevor das Bundesgericht über den bei ihm anhängigen Prozeß der Currentgläubiger gegen die beiden Kantone ent= schieden hat, da von dem Ausgange dieses Rechtsstreites die Feststellung der Verhältnisse der Liquidationsmasse wesentlich abhängt und vor dessen Entscheidung also eine Beendigung der Liquidation unmöglich ist und dann auch ein entscheiden=

der Beschluß der Kantonsbehörde im einen oder andern Sinn nicht als thunlich erscheint. Dieß ist also die gegenwärtige Lage dieser für unsern Kanton so hochwichtigen Angelegenheit, dieselbe wird erst im laufenden Jahre ihre definitive Lösung sinden können. Ueber die Art und Weise der Lösung, welche wir als die richtige und anstrehenswerthe betrachten, kann hier nicht näher eingetreten werden, da es sich am gegen-wärtigen Orte nur um eine thatsächliche Berichterstattung und nicht um legislatorische Borschläge handelt. Auf alle Fälle wird die endliche Lösung dieser Angelegenheit von den obersten Behörden des Kantons, vom Großen Rathe und in letzter Instanz vom Volke zu geben sein, und der Regierungs-rath wird nicht ermangeln, dem Großen Rathe s. Z. Geslegenheit zu Aeußerung seines Willens in dieser Sache zu geben.

4. Solothurn=Burgdorf.

Diese Linie wurde am 20. Mai kollaudirt und daraufshin vom Bundesrath unterm 24. Mai die Erlaubniß ertheilt, dieselbe in Betrieb zu setzen, was auch am folgenden Taggeschah.

5. Gotthardbahn.

Die Verifikation der Arbeiten am großen Tunnel fand zum dritten Male am 1 und 2. Oktober statt, wonach für die Leistungen des am 30. September abgelaufenen dritten Baujahrs eine Subventionssumme sich ergeben hat von

Somit beträgt die totale Subsidiensumme Fr. 7,373,563. —

Für das vierte Baujahr wurden die Leistungen zu Grunde gelegt, wie sie sich aus dem mit dem Unternehmer vereinbarten Nachtragsvertrag vom September 1875 ergaben, mit einziger Ausnahme des Richtstollens, welcher über diese Leistungen schon bedeutend hinausgerückt ist. Für diesen Richtstollen werden 2660 Meter Fortschritt angenommen, so daß dersebe am 30. September 1876 auf 7540 Meter fortgeschritten wäre. Gestützt hierauf wurden für den Stand der Tunnelsarbeiten am 30. September 1876 folgende Ziffern angenommen!

Vollendete Strecke im definitiven Tunnel 2528 Meter.

Richtungstunnel	145
Richtstollen	5012
Stollenerweiterung	1925
Sohlenschliz	1846
Stroffe	529
Ausmauerung	1021

Die internationale Schätzungskommission stellt nun auf 30. September 1876 eine Kostenrechnung auf von Fr. 18,666,134. Davon ab Subsidienbeiträge der ersten drei

Baujahre
Kostenvoranschlag für das IV. Baujahr Fr. 9,242,719 welchen Betrag die Gotthardbahndirektion, um in keinem Fall für ihre Auslagen ungedeckt zu bleiben, erhöht hat auf rund Fr. 10,000,000 Dazu die vierte Annuität
Subsidienvoranschlag für das IV. Baujahr . Fr. 13,148,148 wovon es dem Kanton Bern als Beitrag des Staats Fr. 154,684. 10 bezieht.

Bei Anlaß der Empfangsanzeige dieses Voranschlags erstundigte der Regierungsrath sich bei dem Bundesrath über die sinanzielle Lage der Gotthardbahn, sowie über die Absicht der Bahnverwaltung, nicht alle in dem internationalen Gotthardbahnvertrag von 1869 zugesicherten Sisenbahnlinien zu erstellen, wobei namentlich auf die Linie Luzern-Rüßnacht-Immensee-Goldau gewiesen wurde. Die Antwort des Bundesraths, welche auf den zu erscheinenden Bericht über die Finanzlage des Gotthardbahnunternehmens verweist, langte erst nach Neujahr ein. Diese Frage wird daher erst im künftigen Verwaltungsbericht behandelt werden.

C. Projektirte Zahnen.

1. Die Linien der Centralbahn.

a. Solothurn=Schönbühl.

Vom Bundesrathe wurden die Fristen für Eingabe der technischen und finanziellen Ausweise bis 1. Februar 1877 und für Beginn der Erdarbeiten bis 1. Mai 1877 verlängert.

In die eidg. Schätzungskommission für diese Linie wurden gewählt: Jum 1. Mitglied Herr Oberrichter Wildi in Brugg, als dessen Ersatzmänner Herr Oberst Flückiger in Aarwangen und Herr Regierungsrath Graf in Liestal; zum 2. Mitglied Herr Gerichtspräsident Hasler in Sissach, zu dessen Ersatzmännern Herr Oberstlieutenant Schnyder in Sursee und Herr Oberstlieutenant Schnyder in Sursee und Herr Oberster Kiniker in Aarau; zum 3. Mitglied Herr Obersförster Schluep in Nidau, als dessen Ersatzmänner Herr Regierungsstatthalter Rätz in Aarberg und Herr Großrath Herzog in Langenthal.

wer madred b. Langenthal = Wanwhl.

Für diese Linie wurden im Mai die Baupläne in den Gemeinden aufgelegt, jedoch im Juni zurückgezogen, weil das Direktorium der Centralbahn vorgab, die Pläne im Sinne möglichster Vereinfachung umarbeiten und sodann zur noch= maligen Vorlage bringen zu lassen. Am 26. Oktober faßte jedoch der Verwaltungsrath der Centralbahn folgenden Beschluß:

"Nachdem es sich erwiesen hat, daß der Ban der Linie Langenthal-Wauwhl so rasch vorwärts schreitet, daß der Vollendungstermin vom 31. März 1879 in hohem Maße anticipirt wird, und in Betracht des Umstandes, daß der Nuten dieser Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn, 1. Oktober 1880, sich geltend machen kann, wird einstweilige Unterbrechung ihrer Ausführung beschlossen. Das Direktorium wird eingeladen, die bereits vorhandenen Tunnelbauten sicher zu stellen und in einem mit den obigen zwei Daten in rationeller Verbindung stehenden Zeitpunkte die geeigneten Vorlagen für den Weiterbau zu machen."

Der Bundesrath lud hierauf das Direktorium ein, bis spätestens Ende September 1876 seine Vorschläge zu untersbreiten in Bezug auf den Zeitpunkt, wann die Arbeiten an der Linie im Allgemeinen wieder aufgenommen werden sollen.

2. Oberländer Touriftenbahnen.

Durch Beschluß des Bundesrathes vom 19. Juli wurden dem Konzessinhaber, der schweizerischen Baugesellschaft, die Fristen zu Einreichung der technischen und finanziellen Vorslagen verlängert für die Thalbahnen bis zum 24. Juli 1876, für die Bergbahn bis zum 24. Mai 1877 und für Beginn der Erdarbeiten bei jenen bis 1. April 1877 und bei dieser bis 1. April 1878.

3. Linien mit Staatssubventionen.

a. Brünigbahn.

Für die Linien Brienz-Meiringen-Lierwaldstättersee, Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen, Thun-Därligen und Interlaken-Brienz wurden durch Bundesbeschluß vom 17. September die konzessionsmäßigen Fristen um je 20 Monate verlängert, also bis 31. Mai 1877 für Sinreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, binnen weitern 3 Monaten von der Genehmigung dieser Ausweise an, für den Beginn der Arbeiten und binnen weitern 30 Monaten von Anfang der Erdarbeiten an zu zählen, zu Vollendung der Bahn.

b. Thun=Ronolfingen.

Für diese Linie wurde auf Ansuchen des Volksvereins von Steffisburg noch eine Variante über Steffisburg studirt.

Durch Bundesbeschluß vom 11. September wurden für diese Linie folgende neue Fristen angesetzt: bis 17. September 1876 Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, bis 1. Januar 1877 Beginn der Erdarbeiten und bis 1. September 1878 Vollendung der Bahn.

Boolang in sen "98 eiterban zu machen

c. Lyß=3ofingen.

Infolge eines Vertrags, welchen das Initiativkomite mit der Jurabahngesellschaft am 21. Juli abgeschlossen hat, läßt diese die definitiven Studien und Baupläne durch Ingenieur Denzler aufnehmen, welcher dieselben bis Ende September 1876 vollenden soll.

Die konzessionsmäßigen Fristen wurden durch Bundessbeschluß vom 16. Dezember verlängert bis 1. September 1876 für die technischen und finanziellen Vorlagen, bis 1. Januar 1877 für Beginn der Erdarbeiten und bis 1. Januar 1880 für Vollendung der Bahn.

d. Burgdorf=Langnau.

Die Direktion der Emmenthalbahn hat für diese Linie weitere Aktienzeichnungen von Semeinden und Privaten beisgebracht, so daß gegenwärtig ein Aktienkapital von Fr. 2,400,000 gezeichnet ist. Durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember wurden die Fristen zur Leistung des Finanzausweises und zum Beginn der Erdarbeiten bis 31. Dezember 1876 verlängert.

e. Thun=Saanen=Bulle.

Durch Beschluß des Bundesrathes vom 25. Oktober werden die Fristen für Einreichung der technischen und sinanziellen Vorlagen bis 23. März 1876 und für Beginn der Erdarbeiten bis 1. November 1876 verlängert. Der Konzessionsinhaber, Herr de St. Léger in Freiburg, hat im Spätherbst mit Aufnahme der Studien auf dieser Linie begonnen.

f. Huttwyl=Lütelflüh und Langenthal= Huttwyl.

Bezüglich dieser Linien ist bloß zu bemerken, daß die schweiz. Baugesellschaft in Bern die Vorstudien für die Linie Langenthal-Huttwhl an die Hand zu nehmen gedenkt.

g. Bern = Neuenburg.

Unterm 25. Juni hat die Bundesversammlung für diese Gegend drei Konzessionen ertheilt:

1) für eine Linie von Aarberg nach Cornaux,

2) für eine Linie von Bern über Müntschemier nach Cornaux.

3) für eine Linie von Laupen nach Müntschemier.

Die Konzession für Aarberg nach Cornaux wurde der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen und die beiden andern Konzessionen den betreffenden Initiativkomites ertheilt.

Für die beiden erstgenannten Linien sind die technischen und finanziellen Vorlagen bis 25. Februar 1877 und für die letztgenannte bis 25. Juni 1877 einzureichen. Bei den zwei erstgenannten haben die Erdarbeiten vor dem 1. April 1877 und bei der letztgenannten vor dem 1. April 1878 zu beginnen. Die Linien Aarberg-Cornaux (Ziffer 1) und Cornaux-Kerzerz Ziffer 2) sind bis 1. April 1878 und die übrigen Linien bis (1. April 1880 zu vollenden.

Die Staatssubvention erstreckt sich jedoch nur auf die Linien Cornaux = Müntschemier = Aarberg und Müntschemier= Laupen=Thörishaus.

4. Pferdebahnen.

Unterm 17. September ertheilte die Bundesversammlung einer Aftiengesellschaft die Konzession für eine Pferdescisensbahn von Bözingen über Biel nach Nidau auf 25 Jahre. Die Erdarbeiten hätten am 1. April 1876 beginnen und die Bahn bis 1. April 1877 dem Betrieb übergeben werden sollen. Diese Fristen müssen jedoch verlängert werden. Ueber die Benutung der Staats: und Gemeindestraßen, öffentlichen Pläte u. s. w. durch die Einrichtungen der Pferdebahn hat die Gesellschaft mit dem Staate und den Gemeinden eine Verständigung zu erstreben.

Bern, im Mai 1876.

Der Direktor der Sisenbahnen: Sartmann.

HITTHE CONTROL STATE

7117

A Comment of the Comm

The first of the second management and in the second to the second the second that the second that

I Sambel und Gemerhemelen.

All genteries.

The Afredustive des Handels und der Jukustie für Noven Bern üne Berndels und der Gerndels für Noven Berndels und der Berndels und gerndels und gerndels den Bendels gerndels Tendels Geische und Berndels und Berndels und Berndels und Berndels und Berndels

Eng Goblet, auf dem man sich such stätlsächlich knorgte, auchgenbandel, hat je länger se mehr gegot Schwierige noch anzusandene, und die allerväuts bestehrndende Urberhrer nich dem darans solgenden direkten Ausguchen darämeten Abssauellen stellt den ersprichten Fostbestand.