

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: 12.01.2026

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

Verwaltungsbericht
der
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 Eisenbahnlinien Staatssubventionen in Aussicht gestellt worden waren, sind im Berichtsjahre 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. Linien im Betrieb.

1. Schweizerische Centralbahn (altes Netz), umfassend die Linien Murgenthal=Herzogenbuchsee=Bern=Thun=Scherzlingen und Herzogenbuchsee=Biel. (Bern=Thörishaus ist den Westbahnen verpachtet.)

Die Verhandlungen, welche Regierungsrath und Direktion in Bezug auf das alte Netz 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 Eisenbahnunfällen und ähnliche laufende Geschäfte.

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

Wie bereits im letzten Verwaltungsberichte erwähnt, wurde das Bedürfniß und die Dringlichkeit 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 sachbezügliches Projekt eingesandt hat. Dieses Projekt, das sich auf das Allerunentbehrlichste beschränkt, würde den Personenbahnhof im Wesentlichen unverändert bestehen lassen und sieht nur in Betreff des Güter- und Maschinenbahnhofes die nothwendigen Veränderungen und Erweiterungen vor.

Bei der gegenwärtigen etwas bedrängten Situation der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen 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 Wynau, 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 Auffüllungskosten in einem allzugroßen Mißverhältniß zum Bodenwerthe 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 Bahnhofs zu Herzogenbuchsee wurde von den Bundesbehörden keine Folge gegeben.

Die Fahrpläne gaben auch im Berichtjahre wieder Anlaß zu mehrfachen Reklamationen Seitens der beteiligten Gemeinden, deren Meinung die Direktion bei Prüfung des Entwurfs durch die Regierungsstatthalter einholen ließ. Theilweise wurde denselben auf Empfehlung des Regierungsrathes hin entsprochen, theilweise aber konnte dieß nicht geschehen. Bei diesem Anlasse mag, da auch im Berichtjahre wieder Reklamationen zu spät, erst nach Inkrafttreten der Fahrpläne, einlangten, daran erinnert werden, daß es von der äußersten Wichtigkeit ist, alle derartigen Beschwerden rechtzeitig anzubringen. 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 Abänderung 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 Centralbahngesellschaft dem Staate Bern in ihrem Prozesse mit der Einwohnergemeinde Bern wegen des Schutzes des Bahnkörpers

auf dem Wylerfeld 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. Bruntrut-Delle.

Der Betrieb wird durch die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn-gesellschaft 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 Jura-Bahn-gesellschaft über Abtretung der Linie an diese in diesem Jahr noch nicht zur Vervollständigung gelangte, die Jura-Bahn-gesellschaft jedoch dieses Bahnstück mit dem übrigen Netz zur Sicherheit ihres Obligationenkapitals verpfänden mußte, so fanden am 20. Januar und 18. Mai in Bruntrut Aktionär-versammlungen statt, welche diese Verpfändung genehmigten.

4. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Unter dieser Firma besorgt die Gesellschaft der bernischen Jura-Bahnen den Betrieb ihrer eigenen Linien, nämlich Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Chaurdefonds, wozu durch

Kauf noch die Linie des Jura industriel (Neuchâtel-Chaurdefonds-Vocle) und infolge Vollendung des Baues seit 25. September die Linie Delsberg-Basel gekommen sind; ferner den Betrieb der Linien der Staatsbahn Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau und seit 11. August auch den Betrieb der Linie Langnau-Luzern. Der Betrieb dieses Bahnnetzes ist geordnet durch einen im August 1874 geschlossenen Vertrag, welcher als Regel aufstellt, daß die Jurabahnengesellschaft den Betrieb für jede Linie zu den reinen Selbstkosten besorgt. Die Linie Bern-Langnau ist am 11. August an die Gesellschaft Bern-Luzern übergegangen, so daß von diesem Tage an das Staatsbahnnetz auf die Linie Neuenstadt-Biel-Bern reduziert worden ist, welche nach Inbetriebsetzung des ganzen Jurabahnnetzes an die Jurabahnengesellschaft übergeht.

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

Die Einnahmen des engern Jurabahnnetzes Biel-Sonceboz-Tavannes und Sonceboz-Chaurdefonds 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 Obligationenkapitals und zur statutengemäßen Einlage in den Reservefonds, 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 Einnahmen 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 vorläufige Rechnung zeigt ein Betriebsdefizit 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 Regierungsrathsbeschuß einen Viertel an die Kosten der durch Senkung des Bielersees nothwendig gewordenen Uferversicherungsbauten an das Unternehmen der Juragewässerkorrektur beizutragen hatte.

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

Direkte Einnahmen	.	.	.	Fr. 1,647,170. 56
Indirekte	"	.	.	" 269,206. 60
Total Einnahmen				Fr. 1,916,377. 16
Ausgaben	.	.	.	" 1,464,870. 65
Rein Einnahmen				Fr. 451,506. 51

Dieses ungünstige Resultat rührt daher, daß verschiedene Ausgaben, welche in der Rechnung von 1874 hätten erscheinen sollen, erst in diejenige von 1875 gebracht werden konnten, z. B. Fr. 34,095 zu wenig berechnete Kosten für die Linie Zollikofen-Bern-Gümligen und Fr. 10,330. 02 für Wagenmiethe an andere Bahngesellschaften; daß an das Unternehmen der Juragewässerkorrektur für Uferschutzbauten und ferner 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 hinweg vereinigten Linien Bern-Langnau und Langnau-Luzern betragen bis Ende Dezember Fr. 475,260. 99 oder per Kilometer Fr. 5002. 75. Durchschnittlich per Monat und Kilometer Fr. 1072. Die Betriebsausgaben belaufen sich bis Ende Jahres auf Fr. 566,714. 21, so daß den Jurabahnen ein Defizit 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 weitem Erwähnung.

Zur Rechtfertigung des Ankaufs des Jura industriel zitiren wir aus dem Berichte der Juraabahndirektion 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 Anleihe- u. Hypothek mit der Juraabahn Unterhandlungen anknüpften. Bei der Zusammenkunft, welche daraufhin am 6. Februar in Olten stattfand, erklärte die Juraabahn in erster Linie sich bereit, den Betrieb der Linie auf Rechnung der Gläubiger zu übernehmen, womit auch die Eigenthümer einverstanden gewesen wären. Diese Offerte fand aber durchaus keinen Anklang, sondern es wollten die Vertreter der Gläubiger nur auf der Grundlage unterhandeln, daß die Juraabahn die Linie sammt den darauf haftenden Forderungen käuflich übernehme. Weil zur selbigen Zeit in Neuenburg ein Finanzkonförtium in Bildung begriffen war, welches beabsichtigte, die Bahn zu erwerben und der Suisse occidentale zu übergeben, so stand die Juraabahn 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 Juraabahnnetzes nach Westen. Durch deren Erwerbung wird zugleich eine für beide Theile höchst lästige und schädliche Konkurrenz beseitigt. In der Hand der Juraabahn vereinigt, werden beide Linien, d. h. die St. Immerthallinie und diejenige 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 Betriebskosten im Allgemeinen, insbesondere aber diejenigen in den Bahnhöfen Convers und Chaurdefonds und auf der dazwischen liegenden Strecke, sowie das für die Benutzung 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 Transporten 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 hierzu die Mittel finden würde, ist höchst zweifelhaft; das aber ist sicher, daß man trotzdem das Ziel, sich vom Jura industriel unabhängig zu machen, nicht erreichen könnte, weil man immerhin gezwungen wäre, in den Bahnhof des Jura industriel zu Chaurdefonds einzumünden und dort tributpflichtig und abhängig zu bleiben. Nicht weniger wichtig als der Besitz der Bahnhöfe Convers und Chaurdefonds und der dazwischen liegenden Strecke ist aber der Besitz der Strecke Chaurdefonds-Loche. Man darf nicht glauben, die Linie Biel-Chaurdefonds 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 anderseits dieselbe — und zwar nach den gemachten Erfahrungen ganz bedeutend — in der Richtung vom St. Immerthal nach Neuenburg, und hauptsächlich auf der Strecke Chaurdefonds-Loche. Diese Linie ist ihrer Richtung nach die direkte Fortsetzung der St. Immerthallinie und muß nothwendig deren Endstück sein, nicht nur als eine mit derselben zusammenhängende Lokallinie betrachtet, sondern mit Rücksicht auf die zukünftige Linie Roche-Morteau-Besançon, deren Verkehr die Jurabahn an sich ziehen muß. Dies wird nicht gelingen, wenn das Verbindungsstück Chaurdefonds-Loche sich in der Hand einer Konkurrenzgesellschaft befindet, und wenn man auch dieselbe vielleicht zwingen könnte, die Strecke bis Roche 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 sein, daß kein 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 Anleihe II Hypothek auf die Linie des Jura industriel eine für sämtliche Gläubiger dieses Anleihe rechtsverbindliche Uebereinkunft, deren wesentlicher Inhalt folgender ist:

1) Die Vertreter des Anleihe verkaufen und übertragen der bernischen Surabahn-Gesellschaft sämtliche Obligationen des Anleihe II Hypothek von drei Millionen Franken auf die Linie des Jura industriel — sechstausend Obligationen im Nominalbetrage von je fünfhundert Franken. Die Surabahn-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 reduzierte Anleihen bestellt die Surabahn-Gesellschaft, sobald sie Eigenthümerin der Linie geworden ist, den Obligationeninhabern 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 Brochetthal-Linie, ein, unter Vorgang von 26³/₄ Millionen Franken im I. und II. bezw. III. Range. Die Rückzahlung des gesammten Anleihe hat am 1. Januar 1900 stattzufinden, kann aber jederzeit vorher auf sechsmonatliche Kündigung hin geleistet werden.

2) Die Vertreter des Anleihe verzichten auf alles bewegliche und unbewegliche Vermögen der Nouvelle Compagnie du Jura industriel. Insbesondere verzichten sie auf die Verzinsung des Anleihe II Hypothek für das Betriebsjahr 1874.

3) Bis 20. Februar 1875 hat sich die Surabahn-Gesellschaft mit der Nouvelle Compagnie zu verständigen und bis 31. März 1875 muß die Genehmigung des Verwaltungsrathes und der Aktionärversammlung der Surabahn-Gesellschaft erfolgen, widrigenfalls keiner der Kontrahenten an die Vereinbarung gebunden ist.

Unterm 10. Februar verständigte sich die Surabahn-Direktion mit der Nouvelle Compagnie. Diese verpflichtete sich urkundlich, d. h. mit den Unterschriften ihrer sämtlichen anwesenden Mitglieder (es fehlten nur zwei), der Surabahn-

gesellschaft die Linie des Jura industriel mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten nebst sämmtlichem dazu gehörenden beweglichen und unbeweglichen Vermögen unter folgenden Bedingungen abzutreten:

1) Die Jurabahn-gesellschaft übernimmt die Instandsetzung der Linie.

2) Sie wird sofort den Bau definitiver Bahnhöfe (Aufnahmegebäude) in Chaurdefonds 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 Jurabahn-gesellschaft wird ihr Möglichstes thun, um den Bau der Linie Besançon-Morteau zu fördern.

5) Sie wird das Anschlußstück an die französische Bahn von Locle nach Col des Roches erstellen und zugleich mit der Linie Besançon-Morteau eröffnen.

6) Sie wird ihr Möglichstes thun, damit das Mauthbureau (Douane) nach Locle verlegt werde.

7) Die Jurabahn-gesellschaft übernimmt alle Verbindlichkeiten der Nouvelle Compagnie.

8) Sie wird, so viel an ihr, Rundfahrtbillets Locle-Biel-Neuenburg-Locle ausgeben.

9) Es wird grundsätzlich angenommen, daß das Personal des Jura industriel mit der Krankenkasse und den Versicherungspoliceen an die Jurabahn übergehe.

Am 11. Februar traf die Jurabahndirektion auch mit den Vertretern des Anleiheens I. Hypothek von Fr. 1,800,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen:

1) Zahlung von Fr. 720,000 in Baar nebst Zinsen à 5 % 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 Restbetrag, 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 Jurabahnngesellschaft ausgestellt.

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

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

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. Bodelibahn.

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 Bodelibahndirektion um sofortige Beseitigung dieser Uebelstände 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 verzinzen zu können, so hat der Regierungsrath ein Gesuch der Gesellschaft auf Taxerhöhungen bei den Bundesbehörden empfohlen. Im Weiteren hatten die Staatsbehörden sich mit dieser Linie nicht zu beschäftigen.

B. Linien im Bau.

1. Gäubahn.

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

Der Regierungsrath hatte sich im Berichtjahre über die vorgelegten Baupläne zu Händen der Bundesbehörden auszusprechen. Bei Niederbipp suchte man den Anschluß der Wasserfallenbahn an die Gäubahn 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 sämtliche Personenzüge, an das Eisenbahndepartement mit der Einladung, bei der jeweiligen Genehmigung der von der Centralbahn vorgelegten Fahrpläne diesem Begehren Rechnung zu tragen. Zu weitläufigen Verhandlungen gab der Bahnübergang über die Narwangen-Niederbipp-Straße Veranlassung, indem die Bahnbaugesellschaft die Arbeiten begann, bevor die Pläne genehmigt waren, gegen welche begründete Einwendungen eingelangt waren.

Ansehend die Lage der von der Centralbahn zu bauen übernommenen Narbrücke zwischen Flumenthal und Altisholz 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 Gäubahnvertrage einzig den solothurnischen Behörden zu; es steht derselbe noch aus.

Auf der obern Linie Solothurn-Lyß wurde das vom Regierungsrathe empfohlene Begehren zu Feststellung von Haltstellen bei Rütli und bei Arch vom Bundesrathe ab-

gewiesen und nur eine für beide Ortschaften gemeinschaftliche Station zwischen Arch und Rütli bewilligt.

Zu weitem wesentlichen Bemerkungen gaben die Baupläne keine Veranlassung, sie sind nun vollständig 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. Jurabahnen.

a. Delsberg-Basel.

Nachdem noch einige Veränderungen an den Bauplänen hauptsächlich bezüglich kleinerer Straßenverlegungen und Birskorrekturen 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. Dachselden-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-Bruntrut.

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 derjenigen von Dachselden-Delsberg auf Ende 1876 in Betrieb gesetzt werden kann.

d. Brovetthalinie.

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 ergibt sich demnach, daß das projektierte jurassische Eisenbahnnetz seiner Vollendung möglichst rasch entgegengeht. Zu erwähnen ist noch, daß die Bahngesellschaft die Erstellung von Reparaturwerkstätten bei Biel und den Bau eines Verwaltungsgebäudes 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 Brogethalbahn, welche Statutenänderung dem Großen Rathe zur Genehmigung vorgelegt werden wird.

Das muthmaßliche finanzielle Ergebnis des Baues der Linien Dachselden-Basel und Delsberg-Pruntrut und der Erwerbung der Strecke Pruntrut-Delle entnehmen wir einem Berichte der Juraabandirektion vom 18. Februar 1875 in folgender Weise:

A. Einnahmen.

Aktien-Kapital	Fr. 9,500,000
Obligationen-Kapital	„ 22,000,000
Total	<u>Fr. 31,500,000</u>

B. Ausgaben.

	Devis Liardet.	Wirkliche Kosten.
1. Vorarbeiten, allgemeine Verwaltung u. technische 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 (Einfriedungen, Telegraph etc.)	„ 495,970	„ 305,970
Transport	Fr. 258,46,420	Fr. 24,671,400

	Devis Liardet.	Wirkliche Kosten.
Transport	Fr. 25,846,420	Fr. 24,671,420
7. Rohmaterial . . .	" 2,209,070	" 2,409,070
8. Verzinsung und Geld- beschaffung . . .	" 1,579,918	" 1,579,918
9. Kosten der Reparatur- Werksstätte . . .		" 600,000
	Fr. 29,635,408	Fr. 29,260,408
10. Auslagen für Bruntrut- Delle . . .	" 300,000	" 500,000
Summa	Fr. 29,935,408	Fr. 29,760,408
	" 29,760,408	

Muthmaßliche Ersparniß
gegenüber dem Voranschlag
Obige vergleichende Zu-
sammenstellung ergibt in den
einzelnen Rubriken:

1. Ersparnisse.

a. Auf Unterbau . . .	" 1,200,000	
b. Auf Oberbau . . .	" 285,000	
c. Auf Verschiedenes . . .	" 190,000	
		" 1,675,000

2. Mehrkosten.

a. Auf Expropriation . . .	Fr. 500,000	
b. Auf Rohmaterial . . .	" 200,000	
c. Auf Werkstätten . . .	" 600,000	
d. Auf Bruntrut-Delle . . .	" 200,000	
		" 1,500,000

Ersparniß gleich oben

Fr. 175,000

Begründung sämtlicher Ansätze.

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		
Verwaltung vom 1. Juni 1873		
bis 1. Januar 1875	„ 164,263	
Die Kosten der technischen		
Bauleitung während der näm-		
lichen Periode	„ 282,513	
		633,099
Bleiben zur Verfügung auf 1. Januar 1875	Fr. 439,401	
oder rund	„ 440,000	

Am 1. Oktober 1876 werden sämtliche 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 obige 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 auszukommen.

II. Landerwerb. Dieses Geschäft ist zum größern Theil und auf allen schwierigen Punkten erledigt. Das dazugehörige finanzielle Ergebniß ist nicht sehr günstig, denn das Defizit 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. Eine weitere Ersparniß ist auf der Linie Delsberg-Glovelier gesichert, die aber, weil nicht von großer Bedeutung, und weil die Erdarbeiten auf dieser Strecke noch nicht vergeben sind, nicht beziffert wurde.

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

gezeigt, jezt 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 Blondiaur und Comp. abgeschlossene Schienenvertrag eine Ersparniß von beiläufig einer halben Million Franken auf der Voranschlagssumme sichere. Ein Theil dieser Ersparniß wurde zum Ankauf von einem größern Quantum eichener statt tannener Schwellen verwendet. Nach den Berechnungen des Oberingenieurs beträgt nun die daherge Ersparniß wahrscheinlich noch Fr. 353,000, im ungünstigsten 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
					<hr/>
					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 Rechnung gebracht wurde.

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

VII. Rollmaterial. Der Devisansatz von Fr. 21,500 per Kilometer genügt vollkommen, und wenn dessenungeachtet ein Defizit 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 Jurabahnengesellschaft dafür sorgen muß.

VIII. Verzinsung und Geldbeschaffungskosten. Es fällt hierbei nur das Obligationenkapital in Betracht, weil die Aktien, welche voll einbezahlt wurden, während der Bauzeit keinen Zins erhalten. Die Jura-
bahngesellschaft 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 Zeit-
raume von 18 Monaten, d. h. bis 1. Oktober 1876 (Er-
öffnungstermin 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

Eine weitere Zinseinbuße wird die Jura-
bahngesellschaft selbst im Falle anticipirter Ein-
zahlungen nicht erleiden, denn der verhältniß-
mäßig größere Theil ihrer Zahlungen fällt
nicht in dieses Jahr, es wird daher eine all-
fällige, 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

Summa Fr. 1,705,000

Die Devissumme beträgt . . . „ 1,579,918

Defizit Fr. 125,082

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

IX. Kosten der Central-Reparaturwerkstätten. Der Obergeringieur 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 Chaurdefonds vermindern, da die
Jura-
bahngesellschaft letztere zu schließen beabsichtigt.

X. Auslagen für Bruntrut-Delle. Die Jura-
bahngesellschaft hat für Einlösung des für diese Linie emit-
tirten Obligationenkapitals, zur Bezahlung ihrer laufenden
Schulden und der Betriebsdefizite bis jetzt im Ganzen
Fr. 350,000 ausgegeben.

Auch im ungünstigsten Falle wird sie die 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 Ansatz ist daher vollkommen ausreichend.

C. Bilanz.

Einnahmen	Fr. 31,500,000
Ausgaben	„ 29,760,408
Einnahmenüberschuß	Fr. 1,739,592
Wenn die Jurabahn-Gesellschaft hievon noch eine Summe von	„ 439,592
welche ihr Oberingenieur zur Erweiterung des Bahnhofes Biel für nöthig erachtet, abschreibt, so bleibt immerhin noch eine Reserve von	Fr. 1,300,000

3. Langnau-Luzern.

Ueber die Vorgänge und Maßnahmen, welche in Betreff dieser Linie eingetreten sind, ist in Spezialberichten sowohl des Regierungsraths als einer Großrathskommission den Behörden eingehende Auskunft erstattet worden, so daß wir uns hier auf die kurze Skizzirung und Andeutung des Zusammenhangs 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 vollenden, da namentlich bedeutende Mehrkosten auf dem Zimmeregg-Tunnel, sowie auf den Wasserschutzbauten und auch auf einigen Hochbauten sich ergeben hatten, und ferner für Rechnung einiger Bauunternehmer, namentlich der Gebr. Favre, Unternehmer des Zimmeregg-Tunnels, die Gesellschaft erhebliche Summen hatte vorstießen 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 Maßgabe des Bedürfnisses vorschießen, bis das Unternehmen in der Lage sei, seine finanzielle Situation in definitiver Weise regeln zu können. 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 Aktionär 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 Vorschüsse 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 endgültiger Ausführung doch kaum die Rede werden könne; 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 Anleihswege sich werde verschaffen und mithin das vom Kanton vorschußweise geleistete werde zurückbezahlen können. Von diesen Anschauungen ausgehend entsprach der Regierungsrath zwar nicht dem Gesuche 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 Staatskasse 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 derselben beizubringen.

Von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehend hat der Regierungsrath 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 Gesamtsumme der Vorschüsse sich auf Fr. 935,000 beläuft.

Angesichts der ungünstigen, namentlich von sehr hohen Betriebskosten herrührenden Betriebsergebnisse der ersten Monate, 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 Vorschusses) anstieg, stellte sich nun aber die Hoffnung, daß die Gesellschaft selbst auf dem Wege des Anleiheus ihre finanzielle Stellung werde konsolidiren können, als unbegründet 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 theilhaftig 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, kraft dessen diese in billigen Verhältnissen der Bern-Luzernbahngesellschaft die Mittel zu Consolidirung ihres Unternehmens 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 Kommission zur Prüfung dieser Frage niedersetzte.

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

welche als Vertreterin der Gesamtheit der Obligationeninhaber sich gerirte, sah sich daher veranlaßt, beim Bundesgericht den Antrag zu stellen, es solle sofort die Liquidation über die Gesellschaft erkannt 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 Basler Handelsbank einer Versammlung aller Titelsinhaber des Anleiheens vom 22. September 1873 zur Entscheidung vorzulegen, welche Versammlung dann auf den 18. Januar 1876 nach Bern einberufen wurde. Indessen begnügten sich die Gesellschaftsgläubiger nicht damit, ihre Rechte gegen die Gesellschaft auf dem Wege der Liquidation oder des ordentlichen Betreibungsverfahrens zu verfolgen, sondern sie stellten auch die Behauptung auf, es seien, weil bei Konstituierung der Bern-Luzernbahngesellschaft gewisse Formfehler vorgekommen waren, namentlich die nach dem bernischen Aktienrechte 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 Aktiengesetzes ausdrücklich zu erklären, daß sie alle auf ihren Namen von den Gesellschaftsbehörden eingegangenen Verbindlichkeiten übernehme. Es hatten indeß schon vor dieser Versammlung, welche dann den erwähnten Beschluß auch wirklich faßte, sowohl die Basler Handelsbank Namens der Obligationsgläubiger als auch mehrere Baugläubiger der Bern-Luzernbahngesellschaft (Elsässische Maschinenbaugesellschaft in Mülhausen und Mit-hafte) den Betheiligten durch Kundmachungen ihr Vorhaben notifiziren lassen, daß sie beim Bundesgerichte eine Klage anhängig machen werden, in welcher grundsätzlich die Haftbarkeit 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. Während so die Gesellschaftsgläubiger sowohl gegen die Bern-Luzernbahngesellschaft als gegen die beiden Kantone rechtliche Schritte einleiteten, sah sich auch die bernische Jura- bahngesellschaft, 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 Jura- bahngesellschaft angebahnt, welche schließlich, nachdem Anfangs die Großen Räte von Bern und Luzern, derjenige von Bern unterm 6. Januar 1876, auseinandergehende 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 Jura- bahngesellschaft, den Betrieb der Linie bis Ende Februar fortzuführen, während dagegen die Kantone Bern und Luzern, und zwar jeder zur Hälfte sich verpflichteten, 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. Eine

solche Lösung konnte überhaupt zunächst nur auf dem Wege der Verständigung, der Unterhandlung mit den Gläubigern erzielt werden. Deshalb war es denn auch nicht möglich, daß der bernische Große Rath, dem seine Kommission mittlerweile 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 überdies in seiner Sitzung vom vorhergehenden Tage auch die Frage des vom Regierungsrathe der Bahngesellschaft geleisteten 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 großrathlichen 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 benutzen. Nach mühsamen Unterhandlungen gelang es denn auch, eine Vereinigung der beiden Regierungen über den Gläubigern zu machende 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 indessen zu keinem Ergebnisse, da die Gläubiger, sowohl die Mehrzahl der Currentgläubiger als die Obligationärgläubiger, die gemachten Vergleichspropositionen verwarfen und da namentlich aus dem Verhalten der Letztern, 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 Versammlung 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. Heumonath d. J., binnen welcher sie den von dem Anleihen vom 22. September 1873 mit 30. November 1875 verfallenen Zins zu bezahlen habe unter der Androhung, daß im Unterlassungsfalle nach Ablauf der Frist die Bahn versteigert und die Liquidation angeordnet würde. Diese Fristgestattung war indeß von einigen Vorbehalten, namentlich von dem Vorbehalte abhängig gemacht, daß der Betrieb der Bahn während der gestatteten Frist fort dauere und erst durch Einstellung 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 letzten 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 Ruffenberger in Schaffhausen ernannt hat. Der Massaverwalter hat sich nun bis jetzt mit der Composition der Concurssmasse 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 entschieden 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 finden können. Ueber die Art und Weise der Lösung, welche wir als die richtige und anstrebenwerthe betrachten, kann hier nicht näher eingetreten werden, da es sich am gegenwärtigen Orte nur um eine thatsächliche Berichterstattung und nicht um legislatorische Vorschläge 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 Regierungsrath wird nicht ermangeln, dem Großen Rathe i. Z. Gelegenheit zu Aeußerung seines Willens in dieser Sache zu geben.

4. Solothurn-Burgdorf.

Diese Linie wurde am 20. Mai kollaudirt und daraufhin vom Bundesrath unterm 24. Mai die Erlaubniß erteilt, dieselbe in Betrieb zu setzen, was auch am folgenden Tag geschah.

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

	Fr. 4,225,415. —
dazu die dritte Annuität	„ 3,148,148. —

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

Davon fallen auf die Schweiz	Fr. 1,734,956. —
und auf den Kanton Bern	95,422 58
nämlich auf den Staat	Fr. 86,747. 80
und auf die Stadt Bern	„ 8,674. 78

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

einzigster Ausnahme des Richtstollens, welcher über diese Leistungen schon bedeutend hinausgerückt ist. Für diesen Richtstollen werden 2660 Meter Fortschritt angenommen, so daß derselbe am 30. September 1876 auf 7540 Meter fortgeschritten wäre. Gestützt hierauf wurden für den Stand der Tunnelarbeiten am 30. September 1876 folgende Ziffern angenommen:

Vollendete Strecke im definitiven Tunnel 2528 Meter.

Richtungstunnel	145
Richtstollen	5012
Stollenerweiterung	1925
Sohlenstütz	1846
Strosse	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 „ 9,423,415

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 „ 3,148,148

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 Voranschlages erkundigte der Regierungsrath sich bei dem Bundesrath über die finanzielle Lage der Gotthardbahn, sowie über die Absicht der Bahnverwaltung, nicht alle in dem internationalen Gotthardbahnvertrag von 1869 zugesicherten Eisenbahnlinien zu erstellen, wobei namentlich auf die Linie Luzern-Rüschnacht-Zimmensee-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 Bahnen.

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: Zum 1. Mitglied Herr Oberichter Wildi in Brugg, als dessen Ersatzmänner Herr Oberst Flückiger in Arwangen und Herr Regierungsrath Graf in Diestal; zum 2. Mitglied Herr Gerichtspräsident Hasler in Sissach, zu dessen Ersatzmännern Herr Oberstlieutenant Schnyder in Sursee und Herr Oberförster Riniker in Aarau; zum 3. Mitglied Herr Oberförster Schluep in Nidau, als dessen Ersatzmänner Herr Regierungsstatthalter Rätz in Aarberg und Herr Großrath Herzog in Langenthal.

b. Langenthal = Wauwil.

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 möglicher Vereinfachung umarbeiten und sodann zur nochmaligen Vorlage bringen zu lassen. Am 26. Oktober faßte jedoch der Verwaltungsrath der Centralbahn folgenden Beschluß:

„Nachdem es sich erwiesen hat, daß der Bau der Linie Langenthal-Wauwil so rasch vorwärts schreitet, daß der Vollendungstermin vom 31. März 1879 in hohem Maße anticipirt wird, und in Betracht des Umstandes, daß der Nutzen 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 unterbreiten in Bezug auf den Zeitpunkt, wann die Arbeiten an der Linie im Allgemeinen wieder aufgenommen werden sollen.

2. Oberländer Touristenbahnen.

Durch Beschluß des Bundesrathes vom 19. Juli wurden dem Konzessionsinhaber, der schweizerischen Baugesellschaft, die Fristen zu Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen 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 Staatsubventionen.

a. Br ü n i g b a h n.

Für die Linien Brienz-Meiringen-Bierwaldstättersee, 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 Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, binnen weitem 3 Monaten von der Genehmigung dieser Ausweise an, für den Beginn der Arbeiten und binnen weitem 30 Monaten von Anfang der Erdarbeiten an zu zählen, zu Vollendung der Bahn.

b. T h u n = K o n o l f i n g e n.

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.

c. L y ß = Z o f i n g e n.

Infolge eines Vertrags, welchen das Initiativkomite mit der Furabahn-Gesellschaft 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 konzeptionsmäßigen Fristen wurden durch Bundesbeschluß 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. B u r g d o r f = L a n g n a u.

Die Direktion der Emmenthalbahn hat für diese Linie weitere Aktienzeichnungen von Gemeinden und Privaten beigebracht, 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. T h u n = S a a n e n = B u l l e.

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

f. H u t t w y l = L ü k e l f l ü h u n d L a n g e n t h a l =
H u t t w y l.

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

g. B e r n = N e u e n b u r g.

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

- 1) für eine Linie von Marberg nach Cornaur,

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

3) für eine Linie von Laupen nach Müntschemier.

Die Konzession für Narberg nach Cornaux wurde der Gesellschaft der bernischen Juraabahn 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 Narberg-Cornaux (Ziffer 1) und Cornaux-Kerzerz (Ziffer 2) sind bis 1. April 1878 und die übrigen Linien bis 1. April 1880 zu vollenden.

Die Staatsubvention erstreckt sich jedoch nur auf die Linien Cornaux-Müntschemier-Narberg und Müntschemier-Laupen-Thörishaus.

4. Pferdebahnen.

Unterm 17. September ertheilte die Bundesversammlung einer Aktiengesellschaft die Konzession für eine Pferde-Eisenbahn 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 Benutzung der Staats- und Gemeindestraßen, öffentlichen Plätze 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 Eisenbahnen:

Sartmann.

