Zeitschrift: Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1877-1879)

Heft: 1

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Hartmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416226

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: 07.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1877.

Direktor: Herr Regierungsrath **Hartmann.**

Vorbemerkung.

Mit der eingetretenen, dauernden allgemeinen Geschäftskrisis, scheint sich auch das Fieber zu neuen Eisenbahnunternehmungen gelegt zu haben, denn im Berichtsjahre haben wir in unserem Gebiet keine neue Konzession zu verzeigen. Trotzdem war unsere Direktion im Laufe des ganzen Jahres sehr stark beschäftigt. Namentlich sind es die Bern-Luzern-Bahn und die Gotthardbahn, von der wir viel in Anspruch genommen wurden. Der Geschäftsgang und Verkehr mit den andern Bahngesellschaften war weniger belebt, wenn auch die Aufstellung ihrer Fahrtenpläne zu vielen Reklamationen führte, Reklamationen, die, weil die Vorlage der Pläne in der Regel so spät als möglich erfolgt, meistens wegen zu später Anbringung abgewiesen wurden. Um nun diesem letztern Uebelstande abzuhelfen, hat der Bundesrath in Ausführung des Art. 33 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 eine Verordnung entworfen, nach welcher es in Zukunft möglich sein wird, die Fahrtenpläne den Betheiligten früh genug zur Kenntniß zu bringen.

Wie in frühern Jahren, behandeln wir in Nachstehendem die Bahnen in systematischer Reihenfolge:

a. Linien, die dem Betriebe übergeben sind;
b. Linien, die im Bau begriffen sind; und
c. Projektirte Linien.

A. Bahnen im Betrieb.

1. Schweizerische Centralbahn.

Das alte Netz der Schweizerischen Centralbahn, soweit im Kanton Bern gelegen, umfaßt die Linien: Morgenthal - Herzogenbuchsee - Bern - Thun - Scherzligen, Bern-Thörishaus und Herzogenbuchsee - Biel; die Linie Bern-Thörishaus ist aber den Westbahnen verpachtet.

Die Gäubahn umfaßt: die Linien Oensingen-Wangen und Leuzigen-Lyß.

Der fortgesetzten Geschäftskrisis wegen war die Centralbahn auch dieses Jahr bemüht, eine dem regulären Verkehr widerstrebende Reduktion der Zahl der Züge vorzunehmen, und es langten namentlich von den an der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel gelegenen und daher benachtheiligten Gemeinden eine Masse diesbezüglicher Petitionen ein, die meistens zur Entsprechung empfohlen wurden, jedoch nicht immer mit Erfolg.

Die lange hängend gewesene Angelegenheit, betreffend die Eingabe der Gemeinden Wynau und Roggwyl um Erstellung eines Güterschuppens auf Station Roggwyl, hat dadurch seine Erledigung gefunden, daß der Bundesrath das Direktorium der Schweiz. Centralbahn, unter seiner, resp. des Schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements Ueberwachung, angehalten hat, auf der Station Roggwyl-Wynau den vollständigen Güterverkehr einzuführen.

Ein Gesuch verschiedener Gemeinden aus dem Amte Seftigen, worin um die Erweiterung der Station Uttigen, bezw. die Erstellung eines Güterschuppens mit Rampe und Krahn, sowie um Vergrößerung des Lagerplatzes nachgesucht wurde, ist trotz hierseitiger Empfehlung abschlägig beschieden worden.

Die schon mehrmals in unsern Berichten erwähnte Frage der Bahnhoferweiterung in Bern stand auch dieses Jahr stets auf den Traktanden, ohne daß die Angelegen-

heit bis zur Stunde einen richtigen Abschluß gefunden hätte. Als im November 1876 ein Zusammenstoß zweier Züge beim Aarbergerthor stattfand, welcher die aus der ganzen Anlage des Bahnhofes Bern und namentlich der ungenügenden Anzahl von Geleisen im engern Défilé und Knotenpunkt bei der Kavalleriekaserne sich ergebenden Uebelstände, greller als je hervortreten ließ, fand sich das eidgen. Eisenbahndepartement, mit der richtigen Einsicht, daß die Bahnhofverhältnisse ohne weitern Aufschub endlich geregelt werden müssen, veranlaßt, das Direktorium der Schweiz. Centralbahn darüber zu interpelliren, welche Vorkehren es bis zur definitiven Gestaltung des Bahnhofes behufs Verhütung weiterer Unfälle zu treffen gedenke.

Nachdem, hierauf gestützt, das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn seinen neuen Erweiterungsplan eingereicht hatte, der nur einen wesentlichen Unterschied von dem frühern Projekt aufweist, nämlich denjenigen, daß die neuen Lokomotiv- und Wagenremisen statt auf die Schützenmatt, auf die Muesmatt zu stehen kommen, kam es unterm 22. September 1877 endlich zu einer technischen Vorbesprechung zwischen den Delegirten des schweizerischen Eisenbahndepartements, des bernischen Regierungsraths und des Gemeinderaths der Stadt Bern. Die von dieser Konferenz konstatirten Uebelstände und die Mittel zur Abhülfe stimmen denn auch mit der Vorlage der Centralbahn größtentheils überein und es ist zu erwarten, daß sich diese Angelegenheit, trotz aller Finanzkalamität, baldigst realisiren werde.

Wir haben diesem noch beizufügen, daß sich der Regierungsrath auf die Anfrage des Schweiz. Eisenbahndepartements, ob er mit der Tieferlegung der Straße zwischen der Kavalleriekaserne und dem Zuchthause einverstanden sei, aus Grund der daherigen Verunstaltung dieser Gebäude und der Verursachung bedeutender Kosten, nicht einverstanden erklärte, sondern die Verlegung der Straßen bis zur großen Eisenbahnbrücke vorschlug.

Ein uns vom Schweiz. Eisenbahndepartement zur Begutachtung zugewiesenes Gesuch der Centralbahn, ihr zu gestatten, auf den Linien Herzogenbuchsee-Neusolothurn-Lyß die erste Wagenklasse wegzulassen, wurde nach Einholung der Berichte der betheiligten Amtsbezirke in nicht empfehlendem Sinne beantwortet.

Die Gäubahn wurde bereits am 4. Dezember 1876 dem Betriebe übergeben. Spezielle Erörterungen darüber haben wir nicht Anlaß hier zu geben.

2. Westschweizerische Bahnen.

(Bern-Thörishaus der Centralbahn und Lyß-Fräschelz den bernischen Jurabahnen angehörend.)

Wie bekannt, ist die der Centralbahn angehörende Linie Bern-Thörishaus der Suisse Occidentale verpachtet. Diese Strecke gab im Berichtsjahre zu keinen Vorkehren Anlaß.

Die den Jurabahnen angehörende Linie Lyß-Fräschelz dagegen gab insoweit zu Reklamationen Anlaß, als verlangt wurde, daß durch Abänderung des Fahrtenplanes ein besserer Anschluß an die Broyethalbahn erzielt werde.

3. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Außer ihrer eigenen Linien, nämlich: Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds, Neuchâtel-Locle; Sonceboz-Dachsfelden-Delsberg-Basel; Delsberg-Pruntrut-Delle (die Linie Lyß-Fräschelz ist an die Westbahnen verpachtet), besorgten die Jurabahnen unter der Firma: Jura-Bern-Luzern-Bahn den Betrieb folgender Bahnlinien:

a. der alten Staatsbahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt, bis 23. Mai, auf welchen Zeitpunkt das ganze Jurabahnnetz dem Betrieb übergeben wurde und diese Bahn nach dem Dekret des Großen Rathes vom 26. Februar 1873 in das gänzliche Eigenthum dieser letztern überging;

b. der durch Kauf vom 15. Januar 1877, mit Genehmigung des Volkes vom 18. März 1877 um den Preis von Fr. 8,475,000 an den Staat Bern übergegangenen Bern-Luzern-Bahn;

c. die einer Aktien-Gesellschaft gehörende Bödelibahn.

Wir behandeln diese unter verschiedenen Spezialnamen figurirenden Bahnen separirt:

a. Die alte Staatsbahn: Bern-Biel-Neuenstadt.

Wie bereits vorbemerkt, ist diese Bahn mit Inbetriebsetzung des ganzen Jurabahnnetzes — 23. Mai 1877 — vollständig in das Eigenthum der Jurabahngesellschaft übergegangen. — Durch Großrathsdekret vom 26. Februar 1873 und Vertrag des Regierungsraths mit der Jurabahngesellschaft vom 28. November 1874 ist der Abtretungspreis vorläufig festgesetzt worden auf . . . Fr. 11,557,785. —

Seither vorgenommene Mutationen ergeben vom 31. Dezember 1871 hinweg bis zum Tage der Abtretung einen Mehrbetrag von .	„ 1,782. 46
so daß der definitive Abtretungspreis gestellt wurde auf	Fr. 11,559,567. 46
Zur Abrundung dieser Summe wurde auf Antrag der Experten und Genehmigung des Regierungsrathes, der Jurabahngesellschaft in baar ausbezahlt der Saldo des Baukonto der bern. Staatsbahn, betragend	„ 432. 54
so daß der Abtretungspreis in Wirklichkeit auf . . . . . gestellt wurde, für welche Summe die Jura-Bahngesellschaft dem Staate Bern 23,120 liberirte Jurabahnaktien à Fr. 500 verabfolgt hat.	Fr. 11,560,000. —

Das Schlußrechnungsergebniß des Betriebs der Bernischen Staatsbahn können wir nur approximativ aufnehmen, indem der definitive Rechnungsabschluß erst nach Abschluß der Jahresrechnung der Jurabahnen möglich ist. Da das Ergebniß des Betriebs der Staatsbahn für die Jahre 1875 und 1876 in unsern frühern Berichten beim Abschluß derselben jeweilen noch nicht genau bekannt war und deßhalb sowohl in unsern Verwaltungsberichten, als in den Staatsrechnungen nur approximative Summen in Rechnung gebracht werden konnten, sind wir im

Falle, bezugnehmend auf den Beschluß des Großen Rathes vom 19. November 1877, die daherigen wirklichen Ergebnisse hier nachzutragen.

Nach den genehmigten Betriebsrechnungen beträgt der Reinertrag der Staatsbahn:

Pro 1875	Fr. 457,956. 33	
„ 1876	„ 558,383. 32	zus. Fr. 1,016,339. 65

In der Staatsrechnung wird dieser Ertrag in folgender Weise verrechnet:

1875 Approximativertrag		Fr. 600,000. —
1876 „	Fr. 500,000. —	
Ab: zu viel verrechneter Ertrag für 1875 von Fr. 457,956. 33 — Fr. 600,000. — . .	„ 142,043. 67	
		„ 357,956. 33
1877 zu wenig berechneter Ertrag pro 1876 Fr. 558,383. 32 — „ 500,000. —		„ 58,383. 32
Gleich wie oben		Fr. 1,016,339. 65

Pro 1877, das heißt vom 1. Januar bis 23. Mai 1877 (Tag des Uebergangs der Staatsbahn in das Eigenthum der Jura-Bahngesellschaft) gestaltet sich das approximative Betriebsergebniß folgendermaßen:

Einnahmen		Fr. 642,173. 26
Ausgaben		„ 411,367. 81
Approximat. Reinertrag		Fr. 230,805. 45
wovon jedoch noch für an die Centralbahngesellschaft zu zahlende Wagenmiethe in Abzug zu bringen ist	Fr. 57,906. 31	
Nach Abrechnung des Guthabens der Staatsbahn für gleichen Gegenstand pro 1876 . . .	„ 36,339. 65	
		„ 21,566. 66
bleibt annähernder Reinertrag . .		Fr. 269,238. 79

Das definitive Betriebsergebniß der Schlußrechnung kann erst im nächsten Verwaltungsbericht angegeben werden.

Auf dieser Linie haben wir ein Unglücksfall zu konstatiren. Am 26. Oktober wurde nämlich in Lyß, 180 Meter oberhalb der Station, beim Straßenübergang, der Taubstumme Johann v. Dach von einer manöverirenden Maschine überfahren. Ein Verschulden des Bahnpersonals lag nicht vor, dagegen wurde bei'r Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft das Gesuch um Vermehrung des Aufsichtspersonals gestellt.

b. Die Bern-Luzern-Bahn, dem Staate Bern angehörend.

Wie bereits im vorhergehenden Verwaltungsbericht skizzirt ist, wurde die Bern-Luzern-Bahn aus ihrem Konkurs an der Steigerung, unterm 15. Januar von der vom Großen Rathe zu diesem Zweck ausgeschossenen Kommission, zu Handen des Staates Bern, um den Preis von Fr. 8,475,000 — höchstes Angebot — unter Vorbehalt der endlichen Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes, ersteigert.

In der Sitzung vom 9. und 10. Februar wurde diese Angelegenheit dem Großen Rathe zur Beschlußnahme unterbreitet.

Nach gründlicher Untersuchung und längerer Diskussion beschloß denn auch der Große Rath mit großer Mehrheit den Ankauf dieser Bahn um das höchste Steigerungsangebot von Fr. 8,475,000. — zu genehmigen und dem Volke diesen Beschluß zur Annahme zu empfehlen, und auch das Volk hat bekanntlich, unter zahlreicher Betheiligung bei der Abstimmung, am 11. März 1877 den Ankauf der Bahn genehmigt. Gleichzeitig erhielt auch der Beschluß des Großen Rathes „zum Zwecke der Bezahlung des Kaufpreises 2c. dieser Bahn," ein Anleihen von Fr. 10,000,000 aufzunehmen, die Genehmigung.

Aus den Steigerungsbedingungen ist bezüglich des Uebergangs der Bahn an den Kanton Bern Folgendes zu erheben:

1) Daß die Bahn auf Grundlage der bestehenden Konzessionen übernommen werden mußte (Gümligen-Langnau, Langnau-Kröschenbrunnen und Kröschenbrunnen-Luzern). — Die Uebertragung dieser Konzessionen ist denn auch durch die eidgen. Räthe unterm 24. März beschlossen worden.

2) Daß dem Erwerber der Bahn — also dem Staat Bern — auch alle Verträge überbunden worden sind, welche auf die Mitbenutzung von Bahnstrecken, Bahnhöfen und Stationen anderer Bahnen Bezug haben.

3) Daß vom 1. desjenigen Monats an, in welchem die Zusage folgte, also vom 1. Februar 1877 an, die Bahn für Rechnung des Erwerbers betrieben wird und auch alle Gefahr, sowohl hinsichtlich des Schadens, der die Bahn betrifft, als hinsichtlich solchen Schadens von Dritten, für welchen die Bahn einzustehen hat, auf den Erwerber übergeht; daß der Betrieb und die Verwaltung in bisheriger Weise fortgeführt werden, dem Erwerber aber das Recht der Kontrolle zusteht.

4) Daß für alle Verwendungen, welche vom 1. desjenigen Monats an, in welchem die Steigerung stattfand, also vom 1. Januar 1877 an, für Bauvollendung gemacht wurden, der Erwerber der Masse ersatzpflichtig ist.

5) Daß auf 1. desjenigen Monats, welcher der Genehmigung der Konzessionsübertragung durch die Bundesversammlung folgt, also auf 1. April 1877, die Bahn in den Besitz und in die Verwaltung des Erwerbers übergeht und daß von diesem Tage an der bestehende Betriebsvertrag gekündet werden kann. Der Massaverwaltung steht bis zum Eigenthumsübergange noch das Amt der Kontrolle zu.

6) Daß der Eigenthumsübergang erst mit der vollständigen Zahlungsleistung eintritt. — Diese Zahlungsleistung ist folgendermaßen fixirt. Zwei Tage nach der Zusage resp. nach der beigebrachten Ratifikation Fr. 500,000 und der Rest nebst Zins zu 5 % seit 1. Februar 1877 zur Hälfte auf 1. Juli und zur Hälfte auf 1. Oktober 1877.

Mit Berücksichtigung dieser Bedingungen wurden u. A. vom Großen Rathe folgende Vorkehren getroffen:

1) Die Ratifikation des Ankaufes der Bahn durch das Volk wurde dem Massaverwalter mit Zuschrift vom 14. März notifizirt und gleichzeitig wurden bei der Bundeskasse Fr. 350,000 einbezahlt, welche mit der deponirten Kaution von Fr. 150,000 die erste Anzahlung von Fr. 500,000 bilden.

2) Mit dem Massaverwalter und der Direktion der Jurabahnen wurde vereinbart, daß der Betrieb vom 1. April 1877 an bis zu anderweitiger Verständigung nach Maßgabe des Betriebsvertrages vom 18. April 1876 für Rechnung des Kantons Bern fortgeführt werde und daß die Jurabahngesellschaft von da hinweg nur noch mit den Organen des Kantons Bern zu verkehren habe, vorbehältlich des Kontrolrechtes des Massaverwalters, daß überdieß, da die Kosten der Vollendungsbauten bereits seit 1. Januar 1877 dem Kanton Bern auffallen und die Bahn bereits seit 1. Februar 1877 für dessen Rechnung betrieben wurde, die daherigen Berechnungen mit Uebergehung der Massaverwaltung direkt zwischen den Jurabahnen und dem Kanton Bern zu regeln seien.

3) Wurde am 24. März die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn ersucht, die Frage zu prüfen, ob und in welchem Maßstabe eine Erhöhung der Taxen auf der neuerworbenen Linie eingeführt werden könne.

Der Betriebsvertrag vom 18. April 1876 zwischen den Jurabahnen und der Bern-Luzern-Bahn-Liquidation, in welchen der Staat Bern infolge des mehrerwähnten Ankaufs eintreten mußte, enthielt im Wesentlichen folgende Bestimmungen: Bei 4 Zügen im Winter in jeder Richtung (15. Oktober bis 31. Mai) und bei 5 im Sommer (1. Juni bis 14. Oktober) vergütete die Masse per Jahr und per Betriebskilometer, die Linie zu 95 Kilometer berechnet:

1. Für die allgemeine Verwaltung .	Fr.	700. —
2. „ den Stationsdienst	„	1,170. —
3. „ den Maschinendienst	„	3,670. —
4. „ den Fahrdienst	„	630. —
5. „ Verschiedenes (Krankenkassasubsidien, Miethe für fremde Wagen, Miethe und Amortisation des Rollmaterials Bern-Langnau)	„	430. —
Zusammen die Forfait-Summe von .	Fr.	6,600. —

Für die mehr als fahrplanmäßigen Züge wurde vom durchlaufenen Lokomotivkilometer Fr. 1. 30 vergütet. Die Masse hatte dagegen auf ihre Rechnung übernommen die Kosten für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst, sowie den Antheil der Bahn an der Verzinsung, dem Betriebe und der Unterhaltung der mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken.

Um durch Abschluß eines neuen Vertrages eine Grundlage zur Ordnung des Verhältnisses der Bern-Luzern-Bahn zu den Jurabahnen zu erhalten, bestellte der Regierungsrath eine Expertenkommission und ertheilte ihr den Auftrag, über folgende Punkte ihr Gutachten abzugeben:

1. Ueber den Verkauf der Bahn an die Gesellschaft der Jurabahnen und die daherigen allfälligen Bedingungen.
2. Ueber die Verpachtung an diese Gesellschaft.
3. Ueber den Abschluß eines Betriebsvertrages mit der Jurabahngesellschaft und über die Grundlagen eines Vertrages.
4. Für den Fall des Abschlusses eines Betriebsvertrages: über die Organisation der Verwaltung des Staates, behufs der Ueberwachung des Betriebs und der Bauten, welche noch zu vollenden oder noch zu erneuern sind.

Die Expertenkommission hat dem Regierungsrathe gestützt darauf einen gedruckten Bericht eingereicht, welcher dem Großen Rathe zur Kenntniß gebracht wurde, so daß wir hier darauf verweisen und nur die Prinzipfragen aufnehmen zu dürfen glauben.

Die Frage über den Verkauf der Bahn an die Jurabahnen wurde als verfrüht bezeichnet, dagegen wurde der Abschluß eines Betriebsvertrages mit den Jurabahnen empfohlen, auf folgenden Grundlagen beruhend: der Betrieb der Bahn im engern Sinne, nämlich die Kosten des allgemeinen Dienstes, des Expeditionsdienstes, des Transportdienstes, die Beiträge an die Hülfs- und Krankenkasse, die Miethzinse für fremde Wagen und für das eigene Betriebsmaterial der Jurabahnen, welches auf der Linie verwendet wird, werden von der Jurabahngesellschaft um die Forfait-Summe von Fr. 6000 per Jahr und per Kilometer für 4 Züge im Winter und 5 Züge im Sommer übernommen. Es werden demnach gegenüber dem bisherigen Vertrage Fr. 600 per Kilometer oder für 95 Kilometer Fr. 57,000 per Jahr auf diesem Betriebszweige erspart. Für die mehr als fahrplanmäßigen Züge ist die bisherige Entschädigung ebenfalls herabgemindert worden von Fr. 1. 30 auf Fr. 1. 20 per durchlaufenen Kilometer.

Der Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst wird von der Jurabahngesellschaft zu den reinen Selbstkosten besorgt; ferner besorgt dieselbe für den Staat die Abrechnungen mit der Centralbahn für die Antheilskosten an der Verzinsung, dem Betriebe und dem Unterhalt der gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Ueber Vollendungs- und Neubauten, wofür eine Summe von Fr. 200,000 in Aussicht genommen ist, wird separirte Rechnung geführt, welche mit der Betriebsrechnung den Staatsbehörden zur Genehmigung vorzulegen ist. Für Kompletirung des Rollmaterials hat der Staat einen Kredit von Fr. 250,000 zu sofortiger Verwendung auszusetzen und für die eigentliche Oberbauerneuerung ist eine Summe von Fr. 300,000 zur Verfügung zu halten, welche mit circa Fr. 50,000 jährlich zu diesem Zwecke auf der ganzen Linie verwendet werden kann.

Bezüglich der Verantwortlichkeit sind im Wesentlichen die Grundsätze aufgenommen, welche im Vertrage über den Betrieb der Staatsbahn niedergelegt waren und hinsichtlich der Verwaltung, d. h. zu Ueberwachung der Vertragsausführung, sowie zur Mitwirkung in der Oberleitung des Betriebs, wird dem Staate das Recht einer Vertretung eingeräumt. Dem Regierungsrathe, eventuell dem Großen Rathe, steht der Entscheid zu über das Budget und die Passation der Jahresrechnung, über die Festsetzung der Zahl der Züge, der Tarife, über die Neubauten und die Verwerthung der Bahnabschnitte. Die Reineinnahmen sind monatlich der Kantonskasse abzuliefern.

Zu Ueberwachung der Ausführung des Betriebsvertrags, zur Mitwirkung in der Oberleitung des Betriebs, zur Anordnung der Vollendungsbauten und zur Vorberathung aller dem Regierungsrathe, eventuell dem Großen Rathe, zum definitiven Entscheide vorzulegenden Fragen wird ein Verwaltungsausschuß bestellt, bestehend aus dem jeweiligen Direktor der Eisenbahnen als Präsidenten und zwei vom Großen Rathe auf die Dauer von drei Jahren zu wählenden Mitgliedern.

Der Zustimmung zu diesem Expertengutachten und der Genehmigung des daherigen Betriebsvertrages mit der Jurabahngesellschaft gab der Große Rath Ausdruck durch den Erlaß des Dekrets über den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn und über die Verwendung des für den Ankauf derselben aufgenommenen Eisenbahnanleihens vom 13. April 1877.

Der Große Rath bestellte den Verwaltungsausschuß unterm 31. Mai unter dem Vorsitz des Direktors der Eisenbahn in den Personen der Herren Nationalrath Joost, Großrath, und Handelsmann Rüfenacht-Moser, Großrath.

Bis zur Wahl dieser Mitglieder waren die Funktionen des Ausschusses durch das erwähnte Dekret vom 13. April 1877 den bisherigen Mitgliedern des Betriebskomite der Staatsbahn, Regierungsrath Hartmann, Großräthe Steiner und Joost, übertragen.

Daß hierseitige Direktion bis zur vollständigen Liquidation und definitiven Uebernahme der Bern-Luzern-Bahn von den Geschäften dieser Bahn sehr stark in Anspruch genommen war, braucht kaum erwähnt zu werden; es würde uns zu weit führen, der zahlreichen Korrespondenzen sowohl mit der Massaverwaltung als mit der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft u. A. auch nur einigermaßen zu erwähnen.

Hängend ist die Frage immer noch, ob mit Uebergang der Bern-Luzern-Bahn an den Staat Bern, Letzterer auch in die bestehenden Verträge mit der Centralbahn in Betreff der Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern eintrat oder nicht. Während die bernische Regierung, gestützt auf Art. 11 der Steigerungsbedingungen, es keinem Zweifel unterstellt, daß mit dem Eigenthumsübergang auch die daherigen Vertragsverhältnisse in bisherigem Bestande auf den neuen Erwerber übergehen, will die Schweizerische Centralbahn-Direktion die bestandenen Verträge über Benutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern und betreffenden Zufahrtslinien nicht mehr anerkennen und glaubt, es seien neue Uebereinkommen zu treffen. Die Sache wird sich wohl auf dem Wege Rechtens erledigen müssen.

Ferner sind noch unerledigt die Reklamationen des Massaverwalters auf Zahlung der Schatzungssumme für die Bahnabschnitte der Linie Gümligen-Langnau und die Forderung der Centralbahn für ausgeführte außerordentliche Bauverwendungen auf den gemeinsamen Bahnstrecken während der Liquidationsperiode. Diese Reklamationen wurden erst am Tage der Steigerung selbst als nachträglich dem Käufer auffallende Lasten in die Steigerungsbedingungen aufgenommen; es beziffert sich die erste auf Fr. 18,744. 40 und die zweite auf Fr. 39,965. 89.

Auf den Antrag des Verwaltungsausschusses hat die Regierung einen Vertrag mit der Elsäßischen Maschinenbau-Fabrik in Mühlhausen genehmigt und der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft Fr. 150,000 zur Verfügung gestellt behufs Anschaffung von 3 Lokomotiven à Fr. 50,000; ferner wurden bewilligt für Anschaffung von 20 gedeckten Güterwagen mit Achsen à Fr. 3125 Fr. 62,500 und für 10 Kohlenwagen mit Achsen à Fr. 2725 Fr. 27,250, im Ganzen Fr. 239,750 auf Rechnung des Kredits von Fr. 250,000, unter der Bedingung, daß die Bezahlung erst 6 Monate nach der Bestellung zu erfolgen brauche.

Ebenso genehmigte der Große Rath einen Vertrag zwischen Staat und Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, wonach Letztere von dem Staate Bern das vorräthige Material auf der Linie Langnau-Luzern um den Schatzungswerth von Fr. 37,446. 93 übernimmt. Der Kaufpreis bleibt als Oberbaumaterial-Vorrathsfonds stehen, so lange die Bahn im Betriebe der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft ist.

Der Bundesrath hat dem Gesuch um Taxerhöhung von höchstens 20% vom 1. Januar 1878 an auf der Bern-Luzern-Bahn die Genehmigung ertheilt.

Auf der Linie Bern-Luzern sind im Laufe des Berichtjahres zwei Unfälle vorgekommen; der eine entstand in Folge Bremsenbruchs, der zur Folge hatte, daß ein in Wiggen sich befindlicher Steinwagen in Bewegung gerieth und beim Straßenübergang bei Trubschachen einen Mann überfuhr, der dann an den daherigen Verletzungen starb. Den Hinterlassenen des Getödteten mußte eine Entschädigung von Fr. 4400 geleistet werden, wovon der Bern-Luzern-Bahn die Hälfte auffällt. — Der andere Unglücksfall fand durch Entgleisung eines Zuges in Ostermundigen statt und hat sowohl die Maschinen als die Personenwagen stark beschädigt. Weiteres Unglück fand nicht statt.

Um nun zu den Verhandlungen des Verwaltungsausschusses überzugehen, schicken wir voraus, daß, nachdem derselbe unterm 31. Mai seine Nomination erhielt, er seine erste Sitzung am 14. Juni abhielt; bis zu diesem Zeitpunkt war es das Betriebskomite der Staatsbahn, das seine Funktionen versah.

Wenn sich der Verwaltungsausschuß im Berichtjahre nur zu 7 Sitzungen zusammenfand, in welchen, beiläufig bemerkt, 222 Geschäfte behandelt wurden, so ist zu bemerken, daß eine Maße von Geschäften auf dem Wege der Zirkulation erledigt wurden. Immerhin darf dem Ausschuß im Berichtjahr eine starke Beschäftigung zugesprochen werden. Unter Anderm wurden in 2 Sitzungen — unter 4 Artikeln figurirend — 169 Pachtverträge genehmigt.

In Betreff der Einzelheiten der Verwaltung und des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn — die, soweit es die Kompetenz erlaubte — dem Verwaltungsausschuß zur Genehmigung, sonst aber zur Begutachtung und Antragstellung vorgelegt wurden — verweisen wir auf den speziellen Bericht der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, der später erscheinen wird.

Es bleibt uns noch übrig, das approximative Betriebsergebniß der Bern-Luzern-Bahn vom 1. Februar — Tag des Betriebsübergangs an den Kanton Bern — hinweg bis Ende Jahres, zu erwähnen:

Es betragen:

Einnahmen:	Unmittelbare		Fr. 1,035,916. 20	
	Mittelbare		„ 10,170. 43	
				Fr. 1,046,086. 63
Ausgaben:	Forfait-Summe für den Betrieb pro Februar, März, April à Fr. 6600 per Kilometer und für die übrigen Monate à Fr. 6000 per Kilometer		Fr. 536,750. —	
	Maschinendienst, außer Forfait, Extrazüge		„ 35,682. 70	
	Bahndienst und Erneuerung	Fr. 191,334. 37		
	Wovon abzurechnen sind die für Oberbau-Erneuerung verwendeten und aus dem daherigen Kredit erhobenen	„ 50,000. —		
	Restanz		„ 141,334. 37	
	Miethe für Benutzung von fremden Bahnhöfen und Bahnstrecken		„ 257,833. 51	
	Schadenersatz bei Unfällen (Trubschachen)		„ 2,220. 50	
				„ 973,821. 08
			Bleibt Reinertrag	Fr. 72,265. 55

welche dem Oberbau-Erneuerungsfond zugewiesen werden.

Mit Diesem glauben wir den Bericht betreffend die Bern-Luzern-Bahn abbrechen zu dürfen; wenn wir uns darin auf das Allernothwendigste beschränkt haben, so geschah es aus dem Grunde, weil über den Stand der Angelegenheit dem Großen Rath mehrmals gedruckte Berichte vorgelegt wurden, die wir nicht reproduziren zu sollen glauben.

c. Die Jurabahnen (Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds, Neuchâtel-Locle; Sonceboz-Dachsfelden-Delsberg-Basel; Delsberg-Pruntrut-Delle). Die Linie Lyß-Fräschelz ist an die Westbahnen verpachtet.

Mit dem 24. Mai wurde das ganze Jurabahnnetz dem Betriebe übergeben; die Linie Pruntrut-Delle blieb jedoch bis zur Eröffnung der Linie Belfort-Delle am 13. August 1877 noch im Betriebe der Paris-Mittelmeer-Gesellschaft und wurde erst von diesem Zeitpunkte an, nach dem vom Großen Rathe unterm 15. Mai 1876 genehmigten Vertrag, von der Jurabahn-Gesellschaft zum Betriebe übernommen.

Die Verhandlungen der Eisenbahndirektion mit der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Betreff der Jurabahnen beschränken sich wesentlich auf die Prüfung der Fahrpläne.

Einer Eingabe des Gemeinderaths von Biel gegen den Sommerfahrtenplan, dahingehend, es möchte wenigstens Donnerstags und Samstags noch ein späterer Zug als 6 Uhr Abends von Bern nach Biel eingerichtet werden, wurde trotz unserer Empfehlung nicht entsprochen aus Gründen allzu geringer Frequenz.

Ein neues Bahnpolizei-Reglement erhielt, unter Vorbehalt des darüber zu erlassenden Bundesgesetzes, die provisorische Genehmigung des Bundesraths.

Einem Gesuche der Einwohner von Biel, Bözingen, Madretsch und Nidau um Erstellung einer Passarelle beim Bahnhof Biel, entsprach die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft ihrer beschränkten ökonomischen Mittel wegen und weil ihr technisches Bureau die angeführten Uebelstände nicht als sehr gravirend fand, nicht.

Den Plänen um Erweiterung des Bahnhofes in Pruntrut, resp. für die Erstellung eines besondern Zollbahnhofes, wurde unterm 11. Juli die bundesräthliche Genehmigung ertheilt.

Das Ergebniß der Betriebsrechnung kann dem Geschäftsberichte der Jurabahnen entnommen werden. Es wird sich pro 1877 so stellen, daß der Ertrag der Bahn die Betriebskosten nebst den Obligationskapital-Zinsen und die Einlage in den Reservefond decken wird. Dagegen wird das vorhandene Baukapital nicht genügen und ein weiteres Anleihen zur Tilgung der restirenden Baukosten und zum Bau der Linie Locle-Col-de-Roches als Anschluß an die französische Bahn nach Besançon von 2 à 3 Millionen Franken noch nöthig werden, zu dessen Zinsen-Garantie man die betheiligten Gemeinden und die französische Ostbahn in Anspruch zu nehmen gedenkt. Die daherigen weitern Verhandlungen werden in dem folgenden Jahresberichte zu erwähnen sein.

d. Bödelibahn.

Die Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft besorgt den Betrieb dieser Bahn ebenfalls und zwar zu den reinen Selbstkosten. (Vertrag vom 23. August mit Genehmigung der Bundesversammlung vom 21./23. Dezember 1876.)

Außer in Betreff des Unglücksfalles beim Straßenübergang bei'r Buchen oben am Thuner-See, wobei der Abendzug ein Fuhrwerk überfahren und zwei Personen derart verletzt hat, daß der Tod erfolgte, hatten wir im Berichtjahre nichts vorzukehren, als eben auf obigen Unfall gestützt und die eingelangten Gesuche um Erstellung von soliden hölzernen Barrièren bei den Bahnübergängen der Bödelibahn, am Platze der bisherigen Ketten, in empfehlendem Sinne dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu übermachen. Der Unfall ereignete sich ohne Verschulden des Bahnpersonals, indem die Insaßen des Fuhrwerks den Straßenübergang trotz den gespannten Ketten gleichwohl passiren wollten und das Pferd antrieben, die Ketten zu überfahren.

4. Emmenthalbahn.

(Solothurn-Burgdorf-Langnau.)

Außer der Prüfung der Fahrtenpläne war die Direktion mit dieser Linie wenig beschäftigt.

Für die Strecke Burgdorf-Langnau wurde vom Bundesrath eine Fristverlängerung für Beginn der Erdarbeiten, von 2 Jahren, also bis 31. Dezember 1878, bewilligt.

5. Pferdebahnen.

(Von Bözingen-Biel-Nidau.)

Wie schon im frühern Verwaltungsbericht angegeben, wurde die Konzession dieser Bahn durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1876 der Gesellschaft der Schweiz. Tramways übertragen.

Durch Beschluß des Bundesrathes vom 1. Juni wurde den vorgelegten Plänen für die Bauausführung dieser Bahn die Genehmigung ertheilt unter der Bedingung, daß die Bahngesellschaft mit aller Beförderung das in Art. 9 der Konzession vom 17. Sept. 1875 vorgesehene Pflichtenheft einreiche. Nachdem dies geschehen war, wurden die Arbeiten angehoben und schon auf 11. August war die Arbeit so weit gediehen, daß die Vorkollaudation und am 16. gl. Mts. die definitive Kollaudation stattfinden konnte. Das Resultat wurde von den Experten als ein befriedigendes betitelt, so daß der Bundesrath die Erlaubniß zur Betriebseröffnung auf 18. August unter einigen Vorbehälten ertheilte.

Ein Gesuch der Tramways-Gesellschaft um Verlegung ihres Domizils von Biel nach Bözingen liegt noch vor den Bundesbehörden. Auch die Angelegenheit der Einführung eines neuen Personentarifes ist noch nicht erledigt.

B. Bahnen im Bau.

Gotthardbahn.

Die hierseitige Direktion hat dem Großen Rathe in zwei längern mündlichen Auseinandersetzungen über den Stand der Gotthardbahnangelegenheit Bericht erstattet, so daß wir uns hier auf das Wesentlichste beschränken können. Die Geschäfte des V. Baujahres der Gotthardbahn haben uns, in Betreff der Betheiligung an dem Unternehmen, ziemlich stark beschäftigt, indem die Fragen der Rekonstruktion und die Beschaffung des noch nöthigen Baukapitals immer noch auf Erledigung harren.

Um einen kurzen richtigen Ueberblick der Sachlage geben zu können, greifen wir zurück auf die Uebereinkunft vom 15. Oktober 1869.

Nach dieser sollte die Gotthardbahn mit einer Bausumme von 187 Millionen Franken ausgeführt und von dieser Summe Fr. 85,000,000 durch Staatssubventionen beschafft werden, und zwar:

durch die Schweiz	Fr.	20,000,000
„ Deutschland	„	20,000,000
„ Italien	„	45,000,000
Zusammen	Fr.	85,000,000

Von den der Schweiz auffallenden 20 Millionen bewilligte der Kanton Bern mit Genehmigung des Volkes 1 Million, woran ohne die diesjährige bereits 4 Jahreseinzahlungen, je im Verhältniß der ausgeführten Arbeiten, gemacht sind mit zusammen . . . Fr. 327,354. 91

Auch die dießjährige Subventionsquote wurde durch den Großen Rath einzuzahlen beschlossen mit . . . . „ 139,338. 21

Der Kredit pro 1877 betrug nur . . . Fr. 110,000. — so daß der Gr. Rath gleichzeitig einen Nachkredit bewilligte von „ 29,338. 21

ausmachend zusammen . . . . . Fr. 466,693. 12

Diese Einzahlung, welche besteht:

a. aus dem Beitrag an die gemachten Tunnelarbeiten	Fr.	112,531. 29
b. fixen Beitrag für das V. Baujahr lt. Vertrag	„	40,740. 74
	Fr.	153,272. 03
wovon jedoch abzuziehen ist die der Burger- und Einwohnergemeinde von Bern auffallende Summe von . .	„	13,933. 82
bleiben	Fr.	139,338, 21

wurde, gestützt auf den bestehenden Vertrag und die daherige rechtliche Verpflichtung des Kantons Bern, einbezahlt. Die Beträge der jährlichen fixen Ratenzahlungen bleiben bis zur definitiven Rekonstruktion der Gotthardbahn in der Bundeskasse deponirt. Kommt die Ausführung nicht zu Stande, so fällt diese Summe wieder dem Kanton zurück. Für die Zukunft hat sich der Große Rath, wie im vorigen Jahr, in Betreff fernerer Einzahlungen freie Hand vorbehalten.

Auf Grund eines Gutachtens des Oberingenieurs der Bahn, wonach behufs Ausführung aller projektirten Linien, der erste Kostens-Voranschlag um etwa 102 Millionen zu nieder gegriffen war, mußte es sich fragen, wie die fehlende Summe beschafft werden könne, resp. ob nicht eine bedeutende Reduktion derselben möglich sei. Nach dem Gutachten einer vom Bundesrath dazu ernannten Kommission ergibt sich wirklich, daß das fehlende Baukapital bis auf die Summe von Fr. 40,000,000 herabgemindert werden kann; dabei ist aber zu bemerken, daß nach diesem Projekt die Linien des Monte-Cenere, Zug-Arth und Immensee-Luzern wegfallen.

Die Staaten einigten sich, diese Fr. 40,000,000 auf folgende Weise aufzubringen:

1) Die Gotthardbahn-Gesellschaft hat zu beschaffen Fr. 12,000,000

2) und die Staaten unter sich Fr. 28,000,000

und zwar:

a. die Schweiz	Fr. 8,000,000	
b. Deutschland	„ 10,000,000	
c. Italien	„ 10,000,000	
Macht obige		Fr. 28,000,000
oder zusammen		Fr. 40,000,000

Da durch Wegfall der Linie Luzern-Immensee die Interessen des Kantons Bern stark geschädigt werden, so

beschloß der Regierungsrath, sich bei dem neuen Projekte nur dann zu betheiligen, wenn die Anschlußverhältnisse an die Gotthardbahn in einer für den Kanton günstigen Weise geregelt werden. Es veranlaßte dies den Bundesrath, zu Regelung dieser Angelegenheit eine Konferenz zu veranstalten zwischen den Abgeordneten der Regierungen Bern und Luzern und den Gesellschaften der Centralbahn, der Nordostbahn und der Gotthardbahn.

Die Regierung von Bern betheiligte sich an dieser Konferenz nur unter der Bedingung, daß schützende Bestimmungen aufgenommen werden, um die Nachtheile des Staates Bern zu heben und gab zu diesem Behufe folgende 8 Postulate zu Protokoll:

1) „Die Gotthardbahn verpflichtet sich alle fahrplanmäßigen Züge nach dem Gotthard ab Luzern und alle solchen vom Gotthard nach Luzern direkt und ununterbrochen verkehren zu lassen."

2) „Die Gotthardbahn verpflichtet sich für die Strecke Luzern-Rothkreuz-Immensee nicht höhere Taxen zu beziehen, als sie auf der direkten Linie Luzern-Immensee erheben würde, mit andern Worten, sie darf für den Transport von Personen und Gütern und mit Bestimmung nach und von dem Gotthard, auf der Strecke Luzern-Rothkreuz-Immensee keine größere Distanz berechnen, als wenn der Transport auf der direkten Linie via Küßnacht bewerkstelligt werden könnte."

3) „Die Gesellschaften der schweiz. Nordostbahn und die schweiz. Centralbahn räumen, soweit es entweder beide gemeinschaftlich oder jede für sich allein betrifft, der Gotthardbahn vertragsmäßig ein:

a. die ausschließliche Benutzung der Strecke Immensee-Rothkreuz;

b. die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz und des Bahnhofes Luzern."

Diese drei Postulate wurden von den betheiligten Gesellschaften angenommen; das erste mit der Restriktion, daß unter den fahrplanmäßigen Zügen nur solche verstanden seien, mit denen Personen befördert werden und daß bei der Verpflichtung zum direkten und ununterbrochenen Verkehr der Gotthardbahnzüge von und nach Luzern immerhin die nöthige Zeit vorbehalten werden müsse, um den Anschluß der von Norden in Rothkreuz einmündenden Bahnen an die Züge der Gotthardbahn zu bewerkstelligen, und alle drei unter dem Vorbehalte, daß die übernommene Verpflichtung in dem Zeitpunkt dahinzufallen hätte, in welchem eine dritte Linie zwischen Luzern und Immensee eröffnet wird.

4) „Die Centralbahn verpflichtet sich, die einspurige Bahnstrecke von der Sentimatt (Abzweigung der Nordostbahn) bis Bahnhof Luzern auf zwei Spuren zu erweitern und den Bahnhof Luzern, als zukünftige Kopfstation der Gotthardbahn, zweckentsprechend zu vergrößern."

5) „Wenn die Einschiebung einer neuen Station auf der Sentimatt aus triftigen Gründen, insbesondere um dieselbe als Güterstation für den Transitverkehr in der Richtung von Bern nach dem Gotthard und umgekehrt zu benutzen, gewünscht werden sollte, so haben die betheiligten Bahnverwaltungen hiezu Hand zu bieten."

Diese beiden Postulate dagegen erlitten einigen Anstand, infolge dessen schließlich sämmtliche Betheiligte folgendem Vorschlag ihre Zustimmung gaben:

„Die schweiz. Centralbahn verpflichtet sich, zwischen dem Bahnhof und der Sentimatt (Abzweigung der Nordostbahn) ein Doppelgeleise zu erstellen und ihren Bahnhof in Luzern zweckentsprechend zu vergrößern, sobald von Seite des Bundesrathes erklärt wird, daß das Bedürfniß zu der einen oder andern dieser Maßregeln vorhanden sei. Gegenüber dem Ausspruche des Bundesrathes wird auf die Entscheidung durch die Bundesversammlung verzichtet. Insofern eine gütliche Verständigung über die entstehenden Kosten zwischen den betheiligten Verwaltungen nicht erzielt werden kann, so hat sowohl über die Entschädigungspflicht als über das Maß derselben das Bundesgericht zu entscheiden."

In Betreff der Station in der Sentimatt hat die Abordnung des Regierungsrathes von Bern folgende Erklärung gegeben:

„Die Abordnung hält an ihrer Behauptung fest, daß die Bedürfnisse des Transitverkehrs und die Sicherheit des Betriebes eine neue Station auf der Sentimatt erheischen; sie behält sich daher vor, gestützt auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes, bei den kompetenten Behörden das Begehren zu stellen, daß die schweiz. Centralbahn zur Errichtung einer solchen verhalten werde."

6) „Die Central- und Nordostbahn verzichten auf alle Abmachungen, welche darauf abzielen, sich den Gotthardbahnverkehr ausschließlich, beziehungsweise zum Nachtheile anderer in die Gotthardbahn einmündenden Bahnen anzueignen. Insbesondere erklären sie alle derartigen Bestimmungen in den am 8. September 1865 und 2. Februar 1870 zwischen ihnen abgeschlossenen Verträgen, betreffend Betheiligung bei der Gotthardbahn und Theilung des daherigen Verkehrs, als aufgehoben."

Nach der Erklärung der Abgeordneten der Nordost- und der Centralbahn, daß diese Verträge nicht den von Bern supponirten Sinn gehabt haben, wurde dieses Postulat als gegenstandslos fallen gelassen.

7) „Der Gotthardbahnverkehr von Immensee nach dem Kanton Bern und dem Westen der Schweiz, sowie in umgekehrter Richtung, soll in gleicher Weise, wie ab Luzern, gemäß dem zwischen der Bern-Luzern-Bahn und der Centralbahn bestehenden Konkurrenzvertrage vom 25./28. Januar 1876 und unter Berücksichtigung der kürzern Distanz einer direkten Linie zwischen Luzern und Immensee (via Küßnacht) instradirt werden."

Nach längerer Diskussion über dieses Postulat ist schließlich von dem Präsidenten der Konferenz (Hrn. Bundesrath Welti) folgender Vorschlag gemacht worden:

a. „Vom Tage der Eröffnung der Gotthardbahn und während der Dauer von 10 Jahren wird der von Immensee nach dem Kanton Bern und dem Westen der Schweiz, sowie der in umgekehrter Richtung sich bewegende Verkehr (Gotthardverkehr) den Bestimmungen des zwischen der Bern-Luzern-Bahn und der schweiz. Centralbahn bestehenden Vertrages vom 25./28. Januar 1876 unterstellt und zwar unter Berücksichtigung der kürzern Distanz einer direkten Linie zwischen Luzern und Immensee (via Küßnacht)."

b. „Die beiden Theile verpflichten sich, den zwischen ihnen zu Recht bestehenden Vertrag vom 25./28. Januar 1876 betreffend die allgemeine Regulirung des Verkehrs zwischen der Centralbahn und der Bern-Luzern-Bahn bis zur Eröffnung der Gotthardbahn fortbestehen zu lassen und von diesem Zeitpunkte an auf eine den Bestimmungen des Art. 1 hievor entsprechende Dauer zu verlängern, insofern von Seite der Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn in Bezug auf den zwischen ihr und der Centralbahn bestehenden Vertrag vom 22./27. Dezember 1876, die gegenseitigen Konkurrenzverhältnisse betreffend, die gleiche Verpflichtung übernommen wird."

Der erste dieser Artikel wurde von der Centralbahn angenommen, dagegen der letztere umsomehr beanstandet und später vom Verwaltungsrath verworfen, so daß sich die Regierung von Bern veranlaßt sah, beim Bundesrathe noch speziell die Erklärung abzugeben, auf der Annahme dieser Bedingung, als ein absolutes Erforderniß, um bei der Rekonstruktion des Gotthardunternehmens weiter mitwirken zu können, beharren zu müssen. Es veranlaßte dies die Centralbahn, auf ihren Beschluß zurückzukommen und es wurde im allseitigen Einverständniß das Postulat 7 in folgender Fassung angenommen:

a. „Vom Tage der Eröffnung der Gotthardbahn und während der Dauer von 10 Jahren wird der von Immensee nach dem Kanton Bern und dem Westen der Schweiz, sowie der in umgekehrter Richtung sich bewegende Verkehr (Gotthardverkehr) den Bestimmungen des zwischen der Jura-Bern-Luzern-Bahn, bezw. der Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn und der Centralbahn bestehenden Vertrages vom 25./28. Januar 1876 unterstellt, und zwar unter Berücksichtigung der kürzern Distanz einer direkten Linie zwischen Luzern und Immensee (via Küßnacht).

b. „Der letztgenannte, zwischen der Jura-Bern-Luzern-Bahn, bezw. der Bern-Luzern-Bahn zur Zeit zu Recht bestehende Vertrag vom 25./28. Januar 1876 wird bis zur Eröffnung der Gotthardbahn und auf 10 Jahre über diesen Zeitpunkt hinaus verlängert."

8) „Die Centralbahn anerkennt ohne Weiteres das vom Kanton Bern als Eigenthümer der Bern-Luzern-Bahn beanspruchte Recht, in die bisherigen, zwischen der Bern-Luzern-Bahngesellschaft und ihr bestandenen Verträge über Benutzung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der betreffenden Zufahrtslinien einzutreten."

Dieses Begehren wurde ebenfalls streitig gemacht seitens der schweiz. Centralbahn. Schließlich ist man zu folgender Einigung gekommen:

a. „Die Centralbahn anerkennt gegenüber dem Kanton Bern als Eigenthümer der Bern-Luzern-Bahn grundsätzlich die Mitbenutzung der beiden Bahnhöfe Luzern und Bern, sowie der zugehörigen Zufahrtslinien Gümligen-Bern und Flühenmühle-Luzern.

b. „Ueber die nähere Ausführung dieses Grundsatzes und die Modalität der Mitbenutzung, sowie über die von Seite der Bern-Luzern-Bahn dafür zu leistende Entschädigung werden sich die beiden Theile vertragsmäßig verständigen.

c. „Auf den Fall eine solche Verständigung nicht zu Stande kommt, sind die beiden Theile dahin übereingekommen, daß dem Bundesgericht die Frage zum Entscheid vorgelegt werden soll: ob der Vertrag vom 9. Februar 1863 mit Nachtrag vom 13./19. August 1869, abgeschlossen zwischen der schweiz. Centralbahn und der bern. Staatsbahn, und ferner der Vertrag vom 22. Dezember 1874, abgeschlossen zwischen der Bern-Luzern-Bahn und der schweiz. Centralbahn zur Zeit noch zwischen dem Kanton Bern, als Rechtsnachfolger der Bern-Luzern-Bahn einerseits und der schweiz. Centralbahn anderseits rechtsgültig fortbestehen.

d. „Wird diese Frage vom Bundesgericht verneinend entschieden, so sind die in Art. 6 hievor genannten Fragen, über welche eine Verständigung nicht erzielt werden konnte, einem Schiedsgerichte zur Erledigung zu unterstellen. Dieses Schiedsgericht wird in der Weise gebildet, daß das Bundesgericht um den Vorschlag von sieben Richtern angegangen wird; von diesen hat jeder Theil zwei abzulehnen und die drei übrigen konstituiren sich als Schiedsgericht."

Die Protokolle, in welchen diese Verhandlungen aufgenommen sind, wurden allseitig ratifizirt, vom Verwaltungsrathe der Centralbahn unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Rekonstruktion des Gotthardbahn-Unternehmens unter angemessener neuer Betheiligung des Kantons Bern, auf Grundlage der Vorschläge der internationalen Konferenz zu Luzern vom 4./13. Juni 1877 wirklich erfolge.

An einer Konferenz zwischen den Abgeordneten der betheiligten Kantone und Gesellschaften, behufs Feststellung der Repartition der der Schweiz auffallenden 8 Millionen Nachsubvention, hatte die hierseitige Direktion die Vertretung des Staates Bern; dieselbe gab aber die Erklärung zu Protokoll, daß die Theilnahme an dieser Kommission in der Voraussetzung stattfinde, daß die Forderungen Bern's von den Bahngesellschaften angenommen werden und daß im entgegengesetzten Fall Bern sich die Freiheit seiner Entschließungen durchaus vorbehalten müsse.

Unter Berücksichtigung des veränderten Ausführungsprojektes und mit Rücksicht auf die von den Kantonen bereits früher versprochenen Subventionen ist die Vertheilung der Nachsubventionen folgendermaßen vorgeschlagen worden:

	Fr.		Fr.
Zürich	1,200,000	im Ganzen	2,700,000
Bern	1,000,000	„	* 2,100,000
Luzern	500,000	„	2,650,000
Uri	300,000	„	1,300,000
Schwyz	300,000	„	1,300,000
Unterwalden (beide)	50,000	„	110,000
Zug	150,000	„	400,000
Solothurn . . .	150,000	„	450,000
Baselstadt . . .	800,000	„	2,000,000
Baselland . . .	200,000	„	350,000
Schaffhausen . .	150,000	„	300,000
Aargau	1,000,000	„	2,020,000
Thurgau . . .	200,000	„	300,000
Tessin	500,000	„	3,500,000
Nordostbahn und Centralbahn zus. .	1,500,000	„	8,520,000
	8,000,000	„	28,000,000

Dieses Projekt zur Repartition der Nachsubvention ist jedoch gescheitert, denn die Mehrheit der Betheiligten haben die ihnen gemachten Zumuthungen abgelehnt; eine Anzahl erklärten gar keine Nachsubvention leisten zu wollen, andere erblickten die ihnen zugemuthete Summe als zu hoch gegriffen.

Der Bundesrath sah sich, hierauf gestützt, verpflichtet, neuerdings eine Konferenz auf 27. Dezember 1877 einzuberufen, um neue Projekte aufzustellen. Diese Konferenz wurde jedoch verschoben auf 5. Januar 1878, so daß das Resultat derselben in dem Bericht des nächsten Jahres aufzunehmen ist.

C. Projektirte Linien.

1. Linien der Centralbahn.

a. Solothurn-Schönbühl.

Auf gestelltes Gesuch des Direktoriums der schweiz. Centralbahn vom 16. Januar 1877 hat die Bundesversammlung durch Beschluß vom 16./20. Juni 1877 die Konzession für die Erstellung dieser Linie in folgender Weise verlängert:

a. bis zum 31. Dezember 1878 sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen;

b. vor dem 31. März 1879 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen;

c. bis 31. März 1884 ist die ganze konzedirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

* Inbegriffen die der Stadt Bern auffallende Quote.

b. Langenthal-Wauwyl.

Auch für diese Strecke suchte die Centralbahn um Fristverlängerung nach; dieselbe wurde durch Bundesbeschluß vom 20./29. Juni 1877 in folgender Weise bewilligt:

a. bis 31. Dezember 1881 für die Eingabe eines neuen Finanzausweises und Wiederaufnahme der Erdarbeiten;

b. bis 1. Juli 1884 für die Bahnvollendung.

2. Oberländische Bergbahnen.

a. Touristen-Bahnen.

(Bönigen-Gsteig-Zweilütschinen-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwald-Grindelwaldgletscher und Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald.)

b. Schynige-Platte.

c. Interlaken-Heimweh-Fluh.

Im Berichtsjahre gab weder die eine noch die andere dieser Bahnen der Direktion Anlaß zu Vorkehrungen.

3. Linien mit Staatssubventionen.

a. Brünigbahn.

Der im Vorjahre nachgesuchten Verlängerung der Konzession wurde durch Bundesbeschluß vom 19./27. März entsprochen in folgendem Sinne:

a. bis 31. Mai 1879 für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen;

b. innert 3 Monaten nach der Genehmigung dieser Ausweise sind die Erdarbeiten zu beginnen; und

c. binnen weitern 30 Monaten ist die Bahn zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

b. Thun-Konolfingen.

Im Berichtsjahre hatte die Direktion in Betreff dieses Projektes nichts zu verkehren.

c. Lyß-Zofingen.

Auch diese Linie gab im Berichtsjahre zu keinen Vorkehren Anlaß.

d. Burgdorf-Langnau.

Dem im Vorjahre an die Bundesbehörden eingereichten Gesuche um Verlängerung der Frist zu Leistung des Finanzausweises und für Beginn der Erdarbeiten, um 2 Jahre, wurde durch Beschluß vom 30. Jan. 1877 entsprochen und die daherige Frist bis 31. Dezember 1878 hinausgestellt.

e. Thun-Bulle.

Für dieses Projekt wurde ein nochmaliges Gesuch um Verlängerung der Konzessionsfrist eingereicht und demselben durch Bundesbeschluß vom 29. Juni entsprochen, und zwar:

a. für die technischen und finanziellen Vorlagen bis 30. Juni 1878;

b. für Beginn der Erdarbeiten bis 31. Juli 1878;

c. für Uebergabe der Bahn zum Betrieb bis 1. Juli 1881.

Inzwischen soll der Konzessionsinhaber, Herr de St Léger in Freiburg, die angefangenen Vorstudien fortsetzen.

f. Huttwyl-Lützelflüh und Langenthal-Huttwyl.

Bezüglich dieser Linien hatte die Direktion im Berichtsjahre keine Verhandlungen zu pflegen.

4. Bern-Neuenburg.

Ein Gesuch des Comité dieser Bahn um Verlängerung der konzessionsmäßigen Frist zur Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen für die projektirte Bahn Cornaux über Ins und Kerzerz nach Bern, wurde den Bundesbehörden zur Gewährung empfohlen. Der Entscheid hierüber ist von den Bundesbehörden noch abzuwarten; der Ständerath hat bereits die Abweisung definitiv beschlossen, der Nationalrath dagegen die weitere Behandlung des Gesuches verschoben.

Bern, den 6. März 1878.

Der Direktor der Eisenbahnen:

Hartmann.