

# Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen

Autor(en): **Hartmann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Staatsverwaltungsbericht vom Jahr ... / Kanton Bern**

Band (Jahr): - **(1874)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416183>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verwaltungsbericht  
der  
**Direktion der Eisenbahnen**  
für  
das Jahr 1874.

~~~~~

Direktor: Herr Regierungsrath Hartmann.

---

### Einleitung.

Außer den laufenden Geschäften, bestehend hauptsächlich in Begutachtung und Vorberathung der von den Bundesbehörden zu treffenden Entscheide, welche auf im Kantonsgebiete befindliche Eisenbahnunternehmen sich beziehen, wie Ertheilung von Konzessionen, Genehmigung der Baupläne und der Stationsanlagen, Feststellung von Fahrplänen, Tarifen u. s. w., hatte die Direktion sich sehr stark mit den massenhaft eingelangten Subventionsgesuchen zu beschäftigen, und es war durchaus keine leichte Aufgabe, das Mittel zu finden, diese Begehren unter einen Hut zu bringen.

Wir beginnen unsern Bericht mit den Eisenbahnen, welche im Betriebe sich befinden. Es sind dieses die schweizerische Centralbahn, die westschweizerischen Bahnen, die bernische

Staatsbahn, die Linie Bruntrut-Delle und die im Laufe des Jahres in Betrieb gesetzten Linien des engeren Jurabahnnetzes, und endlich die Bodelibahn, von welcher die Strecke Interlaken-Bönigen ebenfalls erst im Laufe des Jahres in Betrieb gesetzt wurde.

Dann werden wir die im Bau begriffenen Linien behandeln, nämlich die Gäubahn, die Linien des Jurabahnnetzes von Basel nach Delsberg und von Dachsfelden nach Bruntrut sammt der Strecke von Lyß nach Fräschelz, die Linie Langnau-Luzern und die Linie Solothurn-Burgdorf, endlich die Gotthardbahn, bei welcher der Staat sich mit 1 Million Franken betheiligt hat.

Endlich werden wir über die projektirten Linien berichten, nämlich: 1) die Linien der Centralbahn Solothurn-Schönbühl und Langenthal-Wauwil; 2) die Oberländer Touristenbahnen, und 3) die Linien, für welche eine Staatssubvention verlangt worden ist.

## I. Bahnen im Betrieb.

### A. Schweizerische Centralbahn.

In Sachen der von den Gemeinden Wynau und Roggwyl verlangten Erstellung eines Güterschuppens auf der Station Roggwyl-Wynau wurde am 4. Februar neuerdings das Einschreiten des Bundesraths verlangt, da die Centralbahn das Bedürfniß einer solchen Anlage beharrlich bestreitet. Ein Entscheid ist bis jetzt nicht erfolgt.

Dagegen konnten die Bundesbehörden es dazu bringen, daß die Centralbahn auf der Station Bümpliz ein Seitengeleise nebst Rampe erstellen ließ, wodurch den wiederholten Begehren dortiger Einwohner entsprochen ward.

Ein Begehren mehrerer Gemeinden aus den Amtsbezirken Seftigen und Thun zur Erstellung eines Güterschuppens auf der Station Uttigen wurde von der Centralbahn abgewiesen, weil das Bedürfniß hiezu nicht vorhanden sei und weil durch die projektirten Linien Thun-Ronolfingen und Thun-Seftigen-Bern die Station Uttigen an Verkehr einbüßen werde.

Dagegen wurden auf der Station Münsingen weitere Ausweichgleise erstellt, im Bahnhof Thun der Güterschuppen verbreitert, auf der Station Hindelbank das Krahngeleise verlängert und eine Brückenwaage erstellt, und im Bahnhofe Herzogenbuchsee ein Reservegleise angelegt und der Kohlenplatz verlegt.

Eine Reklamation des Gemeinderaths Burgdorf gegen das häufige Versperren des Durchpasses auf der Kirchbergstraße durch das Manövriren der Züge im Bahnhof Burgdorf blieb einstweilen unerledigt, da vorerst das Ergebnis der Verhandlungen zwischen der Centralbahn und der Emmenthalbahn über die Erweiterung des Bahnhofes Burgdorf abgewartet werden muß.

Von größerer Tragweite als diese berührten Bauten ist die Erweiterung des Bahnhofes Bern. Unterm 28. Januar beschloß der Regierungsrath auf den Antrag der Eisenbahndirektion unter Hinweisung auf die Unzulänglichkeit der Bahnhofanlagen in Bern, den Bundesrath zu ersuchen, er möchte ein Zusammentreten der bei dieser Frage betheiligten Bahngesellschaften und Korporationen veranlassen, um über eine Erweiterung des Bahnhofes zu verhandeln. Diesem Ansuchen wurden die im Jahr 1864 von Ingenieur Dapples aus Auftrag der Eisenbahndirektion angefertigten Erweiterungsprojekte beigelegt. Das schweizerische Eisenbahndepartement beauftragte hierauf sein technisches Inspektorat, selbst Studien zu machen und eine Planskizze anzufertigen. Auf Grundlage dieser Planvorlagen fand dann unter Vorsitz des Departements am 7. September eine Konferenz zwischen den betheiligten Bahngesellschaften und den Abgeordneten der Regierung und der Stadt Bern statt, an welcher das Bedürfniß einer Bahnhofserweiterung anerkannt und die Centralbahn eingeladen wurde, ihre daherigen Vorschläge einzureichen.

Die Fahrpläne geben dieses Jahr zu weniger Reklamationen Anlaß, als früher; es konnte den gestellten Begehren auch besser Nachdruck verschafft werden, weil dieselben rechtzeitig einlangten, was dadurch ermöglicht worden ist, daß wir die Projekte der Fahrpläne den Regierungsstatthaltern zu Händen der Bevölkerung vor ihrem Inkrafttreten zur Kenntniß brachten.

Die von der Centralbahn vorgelegten neuen Statuten wurden unterm 13. März vom Bundesrathe mit den Vor-

behalten genehmigt, daß für die alten Linien gesonderte Bau- und Betriebsrechnung geführt werde, und daß bei Ausmittlung des Reinertrags dieser Linien weder der Bund noch die rückkaufsberechtigten Kantone an die Bestimmung der Statuten über die Bildung des Reinertrags gebunden seien.

Bei der infolge dieser Statutenrevision erfolgten neuen Aktien-Emission machte der Staat als Besitzer von 30 alten Aktien von seinem Rechte auf Zeichnung von 10 neuen Aktien Gebrauch.

Dem bisherigen Vertreter des Staats im Verwaltungsrathe, Herrn Solassaint, wurde die gewünschte Entlassung in gewohnter Form ertheilt und an seine Stelle der Eisenbahndirektor, Regierungsrath Hartmann, gewählt.

### B. Westschweizerische Bahnen.

Der Verkehr mit den Westbahnen beschränkte sich auf Prüfung der Fahrpläne, welche zu keinen Bemerkungen Anlaß gaben.

### C. Bernische Staatsbahn.

Infolge des mit den bernischen Jurabahnen abgeschlossenen Betriebsvertrags ist der Betrieb der sämtlichen Linien der Staatsbahn auf 1. Mai an die Jurabahn-Verwaltung übergegangen, welche zu diesem Zwecke ein Mitglied ihrer Direktion veranlaßt hat, seinen Sitz in Bern zu nehmen. Die Bahn wird seitdem mit den Linien des engern Jurabahnnetzes unter der Firma „Jura-Bern“ betrieben.

In Vollziehung des § 2 des Betriebsvertrags wurde durch die Ingenieure Bridel, Dapples und Gränicher eine Besichtigung der Bahn vorgenommen, um deren Zustand und die Nothwendigkeit allfälliger Reparaturen für den Betrieb zu konstatiren. Wir entnehmen dem daherigen Gutachten Folgendes:

Auf der ganzen Staatsbahn wurde der Bahnzustand im Allgemeinen als durchaus befriedigend und vollständig betriebsfähig gefunden.

In Bezug auf den Unterbau werden als nothwendige Verbesserungen bezeichnet:

a. Die Beseitigung der Geschiebeführung des Dorfbaches unterhalb des Bahnhofes Langnau, so weit dieselbe erforderlich ist, um diese Geschiebeführung für die Bahn unschädlich zu machen.

b. Reparatur der Emmenbrücke bei der Station Emmenmatt.

c. Engere Einfassung des Zuleitungskanals beim obern Hundschüpfenbach bei Signau.

d. Infolge der Tieferlegung des Bielersees sind an der Linie Biel-Neuenstadt verschiedene Beschädigungen eingetreten, und zu deren Sicherstellung ausgedehnte und kostspielige Vorkehren erforderlich geworden. An der Brücke über den Brunnmühlebach oberhalb der Station Twann müssen die beiden Widerlager mit neuen Fundamentirungen versehen werden. An der Twannbachbrücke müssen die hölzernen Längsträger reparirt werden, und es muß wegen Vertiefung des Bettes des Twannbaches die Sohlenversicherung mit sanftem Gefäll bis zur neuen Sohle des Baches verlängert werden. Drei Uferbrücke am Bielersee haben die Bahn beinahe erreicht, was die Anordnung der Anlage einer sehr starken Steinschüttung erfordert hat. Dieselbe kostet 50 à 60 Fr. per Lauffuß und erstreckt sich auf wenigstens 1000 Fuß. Ob das Entsumpfungsunternehmen für diese bedeutenden Beschädigungen belangt werden kann, bedarf der Untersuchung.

Bezüglich des Hochbaues wird hervorgehoben, daß durchweg an den Gebäuden, namentlich auf der Wetterseite, der Anstrich der Ergänzung bedarf. Außerdem sind noch kleinere Reparaturen nothwendig am Stationsgebäude zu Signau, an den Rampen auf den Stationen Signau, Ronolfingen, Suberg, Buzwyl und Zäzizwyl, an den Holzkonstruktionen auf Station Ronolfingen, an der Einsteighalle auf Bahnhof Biel und am Güterschopf auf Station Neuenstadt. Endlich bedürfen auf verschiedenen Stationen die Einfriedungen der Reparatur.

Das Bahninventar wurde geschätzt: das Mobilien Fr. 102,522. 52 und das Werkzeug Fr. 57,457. 45.

Der Werth des Betriebsmaterials wurde von den Experten angenommen 12 Lokomotiven mit Reservestücken Fr. 474,100. Die sämtlichen Wagen sammt Ausrüstungsgegenständen und Reservestücken Fr. 812,900. Zusammen auf 1. Mai 1874 Fr. 1,287,000.

Nachdem bereits im vorigen Jahre der Vertrag mit der Bern-Luzern-Bahn betreffend die Uebertragung der Linie Gümlingen-Langnau zur Vollständigkeit gelangt ist, wurde nun auch mit der bernischen Jurabahn-Gesellschaft ein Vertrag über Abtretung der Linie Zollikofen-Biel-Neuenstadt abgeschlossen. Vorher bedurfte jedoch die Frage des Rollmaterials einer Erledigung. Bei Abtretung der Linie Gümlingen-Langnau wurde nämlich das Betriebsmaterial nicht in den Kaufpreis mitberechnet, so daß die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft die Linie ohne Betriebsmaterial um Fr. 6,600,000 übernommen hat. Dagegen wurde in dem daherigen Dekret über Abtretung der Linie Zollikofen-Biel-Neuenstadt an die bernischen Jurabahnen auch das Betriebsmaterial nach der kilometrischen Bahnlänge in Berechnung gezogen, so daß das Material für die Strecke Gümlingen-Langnau zur Verfügung blieb. Diese Frage wurde nun im Großen Rathe in der Weise gelöst, daß das sämtliche Betriebsmaterial den Jurabahnen um den kostenden Preis gegen Verabfolgung von liberirten Aktien der Gesellschaft überlassen worden ist. Für den Antheil, welchen es der Linie Bern-Langnau bezieht, wie derselbe durch Experte nach Maßgabe des bisherigen Gebrauchs des Materials, statt nach der kilometrischen Bahnlänge ausgemittelt wurde, hat die Jurabahn-Gesellschaft bis zur Eröffnung des ganzen Netzes dem Staate eine Zinsvergütung zu leisten. Es ist hierdurch der Art. 3 des Dekrets vom 26. Hornung 1873 dahin abgeändert worden, daß der vorläufige Preis für die Linie Zollikofen-Biel-Neuenstadt nebst Zubehöörden von Fr. 10,817,785 auf Fr. 11,557,785 erhöht worden ist. Der definitive Kaufpreis wird erst ausgemittelt, wenn der Ertrag der Linie bei Eröffnung des ganzen Jurabahnnetzes dem Staate wegfällt, und er statt dessen den Dividenden-ertrag seiner Aktien erhält.

Erwähnt wird noch, daß der Betriebsvertrag mit der Jurabahn-Gesellschaft eine kleine Abänderung erlitt, darin bestehend, daß bei Inbetriebsetzung der Linie Langnau-Luzern das Betriebskomitee um zwei Mitglieder vermehrt wird, welche von der Bern-Luzern-Bahn abgeordnet werden, und daß die Widler-Besitzung in Biel, welche die Staatsbahn vor einigen Jahren zur Vermeidung eines Verlustes übernehmen mußte, der Jurabahn-Gesellschaft veräußert wurde um eine Summe, welche den Staat für seine daherigen Auslagen und Zinsverluste vollständig gedeckt hat.

In Betreff der Einzelheiten der Verwaltung und des Betriebs der Staatsbahnlilien, sowie des Betriebsergebnisses verweisen wir auf den speziellen Bericht der Jura-Bern-Bahn-Direktion, welcher später erscheinen wird.

#### D. Die Linie Bruntrut-Delle.

Der Ertrag dieser seit 23. September 1872 in Betrieb gesetzten Linie hat bis jetzt nicht ausgereicht, die Betriebskosten zu decken. Weil dieselbe einen Theil des jurassischen Netzes bildet und mithin später den Jurabahnen einverleibt werden muß, so versuchte die Gesellschaft, die Bahnlinie schon jetzt in das Eigenthum der bernischen Jurabahnen übergehen zu lassen. Ein daheriger Vertragsentwurf setzte fest, daß die Jurabahn-Gesellschaft gegen Ueberlassung der Linie den Aktionären am Platz ihrer jetzigen Aktientitel liberirte Aktien der Jurabahn al pari auszuliefern und die sämtlichen Schulden der Gesellschaft, worunter 611 ausgegebene Obligationen zu Fr. 500 und die Betriebsausfälle, zu bezahlen habe. Die für diese Bahnlinie verwendeten Summen sollten den von den Jurabahnen zu entrichtenden Kaufpreis bilden. Der projektirte Vertrag wurde von der Aktionärversammlung der Bruntrut-Delle-Gesellschaft am 11. Juni genehmigt; die Jurabahngesellschaft hat noch keinen Beschluß darüber gefaßt, weil die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, welche die Linie in Betrieb hat, den Betrieb für die Jurabahnen nur unter der Bedingung fortsetzen wollte, daß ihr jährlich per Kilometer Fr. 1000 mehr Betriebskosten vergütet werden, als gegenwärtig die Bruntrut-Delle-Bahngesellschaft zu zahlen hat. Eine solche Mehrausgabe hat die Jurabahn-Verwaltung bei der ohnehin ungenügenden Rendite nicht übernehmen können; es wird demnach die Abtretung der Linie an die Jurabahnen erst dann erfolgen, wenn die Linie Delsberg-Bruntrut eröffnet ist und dadurch der Betrieb der Bruntrut-Delle-Bahn von den Jurabahnen selbst übernommen werden kann. Auf diesen Zeitpunkt, voraussichtlich Herbst 1876, ist dann von der Bruntrut-Delle-Bahn als einer durchgehenden Linie ein Erträgniß auch für die Aktionäre zu gewärtigen.



Die Betriebs-Einnahmen beziffern sich also:

|      | I Quartal.     | II Quartal.    | III Quartal.   |
|------|----------------|----------------|----------------|
| 1873 | Fr. 15,925. 30 | Fr. 25,359. 35 | Fr. 22,627. 45 |
| 1874 | " 17,938. 55   | " 22,362. 20   | " 22,276. 93   |
|      | IV Quartal.    | Total.         |                |
| 1873 | Fr. 20,510. 50 | Fr. 84,422. 60 |                |
| 1874 | " 21,652. 66   | " 84,230. 34   |                |

Personen- und Güter-Verkehr.

|      | Reisende.      | Gepäck.<br>Kilogr. | Postfächer.<br>Kilogr. |
|------|----------------|--------------------|------------------------|
| 1873 | 50,470         | 154,472            | 130,970                |
| 1874 | 52,818         | 175,843            | 134,433                |
|      | Gelder.<br>Fr. | Waaren.<br>Kilogr. |                        |
| 1873 | 1,878,928      | 11,219,540         |                        |
| 1874 | 2,370,942      | 11,400,038         |                        |

Die Einnahmen pro 1874 vertheilen sich also:

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Personenverkehr . . . . . | Fr. 39,791. 03 |
| Gepäcktaxen . . . . .     | " 2,121. 70    |
| Postertag . . . . .       | " 4,075. 46    |
| Güterverkehr . . . . .    | " 38,242. 15   |
|                           | <hr/>          |
|                           | Fr. 84,230. 34 |

Der Stand des Unternehmens ist folgender:

|                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| Aktienkapital . . . . .       | Fr. 1,550,000 —  |
| Obligationenkapital . . . . . | " 197,800 —      |
|                               | <hr/>            |
|                               | Fr. 1,747,800. — |

Ausgaben:

|                                            |                   |
|--------------------------------------------|-------------------|
| Baufonto . . . . .                         | Fr. 1,925,806. 91 |
| Betriebsdefizit auf Ende<br>1873 . . . . . | " 19,262. 61      |
|                                            | <hr/>             |
|                                            | " 1,945,069. 52   |

Musfall . Fr. 197,269. 52

Die Surabahmen haben hievon bereits  
bezahlt . . . . . " 162,813. 35

Restiren . Fr. 34,456. 17

### E. Engeres Jurabahnnetz.

Unterm 6. April ermächtigte der Große Rath den Regierungsrath, die Einzahlung der Staatsbetheiligung von Fr. 6,200,000 anzuordnen, nachdem die Vollendung des Baues der Bahn durch ein Expertenbefinden nachgewiesen und der Betrieb der Linie eröffnet sein wird. Der Regierungsrath ordnete schon vor Erlaß dieses Großrathsbeschlusses die daherige Expertise an und übertrug dieselbe dem kantonalen Oberingenieur Ganguillet, welcher gleichzeitig mit dem eidgenössischen Inspektorat die Linie am 7. und 8. April besichtigte. Das Resultat dieser Untersuchung konstatarie die Betriebsfähigkeit der Linien, so daß der Bundesrath am 28. April den Beschluß faßte, es werde auf 1. Mai die Uebergabe der Linien von Biel nach Dachsfelden und von Sonceboz nach Convers (Chaur-de-Fonds) an den öffentlichen Verkehr bewilligt. Diese Linien sind denn auch seit diesem Zeitpunkte in regelmäßigem Betrieb. Der Regierungsrath verfügte die Auszahlung der Aktienbetheiligung des Staats nebst einer Zinsvergütung von  $\frac{2}{3}$  dieses Aktienkapitals von Fr. 6,200,000 vom Tage an, als die Vollendung des Unterbaues konstatiert wurde, 15. November 1873 bis 1. Mai 1874 mit Fr. 94,557.

Das finanzielle Ergebnis für die 8 Monate, während welcher die Linien in Betrieb waren, ist noch nicht definitiv ermittelt. Das Budget für 1875, welches gestützt auf das Betriebsergebnis von 1874 aufgestellt wurde, stellt sich also:

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Direkte Einnahmen . . . . . | Fr. 900,000 |
| Indirekte " . . . . .       | " 18,000    |
|                             | <hr/>       |
|                             | Fr. 918,000 |

Ausgaben:

|                                                                                                               |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Betriebskosten . . . . .                                                                                      | Fr. 583,000 |
| Vergütung für Mitbenutzung des<br>Bahnhofs Chaur-de-Fonds nebst der<br>Linie Convers-Chaur-de-Fonds . . . . . | " 53,000    |
| Bahnhof Biel . . . . .                                                                                        | " 5,400     |
| Einlage in den Reservefond . . . . .                                                                          | " 10,600    |
|                                                                                                               | <hr/>       |
|                                                                                                               | " 652,000   |
| Reinertrag . . . . .                                                                                          | Fr. 266,000 |

Reinertrag . Fr. 266,000

Davon sind zur Verzinsung des Obligationenkapitals zu verwenden . . . . . „ 162,500

Bleiben für die Aktien . . . . . Fr. 103,500  
 oder auf Fr. 9,000,000 Aktienkapital etwas über 1 %.

### F. Bodelibahn.

Die Baupläne für die Strecke Interlaken-Bönigen wurden Anfangs Jahres — 28. Januar — vom Bundesrath genehmigt und der Bau der Linie so gefördert, daß dieselbe auf 1. Juli dem Betriebe übergeben werden konnte, nachdem eine Untersuchung der Linie durch das technische Inspektorat des eidgenössischen Eisenbahndepartements in Beisein des kantonalen Oberingenieurs am 23. Juni vorhergegangen war, welche die Linie als betriebsfähig erklärte.

Der Betrieb erstreckt sich demnach seit 1. Juli auf die Strecke Därligen-Interlaken-Bönigen in einer Länge von Kil. 8,4. Im Jahr 1873 wurden auf der damals einzig im Betrieb befindlichen Strecke Därligen-Interlaken von einer Länge von Kil. 4,3 141,158 Personen befördert. Der Ertrag dieses Personenverkehrs war Fr. 73,940 und der Ertrag des Waaren- und Gepäcktransports Fr. 23,550; der Reinertrag der Linie Fr. 62,710. 94, woraus das Obligationenkapital verzinst und 5 % Dividende den Aktionären verabsfolgt wurde.

## II. Bahnen im Bau.

### A. Gäubahn.

Wir haben im letztjährigen Verwaltungsberichte gezeigt, wie trotz der Bestrebungen des Regierungsrathes, die Gäubahnlinie als eine selbstständige Bahn zu erhalten, dieselbe der Centralbahngesellschaft überliefert worden ist, und wie der Regierungsrath Anfangs Januar 1874 den Versuch gemacht hat, von der Centralbahnverwaltung in Bezug auf die Bahnausführung für den Kanton Bern günstigere Resultate zu

erzielen, als der Gäubahnvertrag vom Februar 1873 gewährt. Die Fragen, welche hier in Betracht kommen, sind: Die Stationslage zu Wangen, die Einmündung der Wasserfallbahn, die Stationen bei Arch und Rütli und die Narbrücke bei Flumenthal.

Betreffend die Stationslage in Wangen erklärte die Centralbahn, sie sei durch den Gäubahnvertrag zur Ausführung der Bahn am rechten Ufer mit Stationslage auf der Südseite des Ortes Wangen verpflichtet. Diese Linie sei gegenüber dem beantragten Krümm über Wiedlisbach bei annähernd gleichen Baukosten nicht nur 0,8 Kilometer kürzer, sondern ermögliche zudem eine um 2<sup>0</sup>/<sub>100</sub> geringere Steigung. Auch mit der vorgeschlagenen Verlegung der Station Wangen auf das linke Ufer könne die Gesellschaft sich nicht befremden. Die Ausführung dieses Vorschlages würde zwar keine Kostenvermehrung verursachen, dagegen müßte das Bahntracé in so auffallender und gegen alle Regeln des Eisenbahnbauwes verstößender Weise gekrümmt und verunstaltet werden, daß diese Abänderung unmöglich zugestanden werden könne. Um die Angelegenheit zu einem für die Ortschaften der Kirchgemeinde Oberbipp günstigeren Resultate zu bringen, verlangte der Regierungsrath von den Bundesbehörden die Veranstaltung einer Konferenz, welche die Regierungen von Bern und Solothurn und die betheiligten Gemeinden zu beschicken hätten. Diese Konferenz wurde aber als überflüssig erachtet, weil von dem Tracé über Wangen als durch die Konzessionen zugestanden, nicht abgewichen werden könne, und es sich somit nur noch um die Stationslage bei Wangen handeln könne. Der Regierungsrath, indem er gleichzeitig sich auf seinen frühern Beschluß betreffend Festsetzung der Station Wangen berief, wonach die Erstellung einer Station bei Wiedlisbach zur Bedingung gemacht worden war, versuchte nun dem Bundesrathe nachzuweisen, daß die Station Wangen auf dem linken Ufer zu erstellen sei, um den gerechten Wünschen von Wiedlisbach und Oberbipp nachzukommen, daß das Städtchen Wangen von dieser Station nicht weiter entfernt sei, als von derjenigen auf der Südseite der Ortschaft, und daß den Begehren von Wiedlisbach und Oberbipp um so eher entsprochen werden sollte, als sie sich zur Erstellung der erforderlichen Zufahrtsstraßen zur Station verpflichten. Allein alle Bemühungen waren erfolglos, der Bundesrath genehmigte am

17. April die Stationslage auf der Südseite von Wangen, indem er alle Begehren der Bipper Gemeinden und der angrenzenden Gemeinden des Kantons Solothurn abwies.

Nicht weniger Einschreitens als der eben berührte Gegenstand erforderte die Frage der Einmündung der Wasserfallbahn in die Gäubahn, welche im Berichtjahre nicht zur Erledigung kam. Die bei der Centralbahn gethanen Schritte waren auch hier ohne Erfolg. Sie erklärte, die Einmündung der Wasserfallbahn bei Densingen, statt bei Niederbipp, wie solches vom Regierungsrath verlangt wurde, entspreche sowohl den Interessen der Landesgegend, als den Anforderungen an eine Transitbahn, so daß nicht ein einziger stichhaltiger Grund für deren Verlegung nach Niederbipp zu erkennen sei. Am 6. April verlangte der Regierungsrath vom schweizerischen Eisenbahndepartement, es möchte die Frage des Anschlusses der Wasserfallbahn an die Gäubahn einer technischen Untersuchung unterwerfen. Da jedoch dieser Schritt erfolglos blieb, so ordnete die Eisenbahndirektion selbst eine solche Untersuchung durch Ingenieur Dapples an. Das daherige Gutachten spricht sich für den Anschluß in Niederbipp aus; es wurde gedruckt und sowohl der Centralbahnverwaltung als den Bundesbehörden mitgetheilt, und dem Bundesrathe in einer ausführlichen Eingabe der Wunsch ausgesprochen, er möchte den Anschluß der Wasserfallbahn an die Gäubahn bei Niederbipp bestimmen. Die Centralbahn antwortete am 23. Juni wiederholt ablehnend. Der Bundesrath, bei welcher Behörde von Seite des Regierungsraths unterm 26. Dezember neuerdings unter Einsendung einer Vorstellung von Niederbipp Schritte gethan wurden, um einen Entscheid zu Gunsten von Niederbipp zu erhalten, hat bis jetzt noch keinen Beschluß gefaßt. Es werden leider der Gäubahnvertrag und die Konzession für die Wasserfallbahn für die bernischen Interessen auf den Entscheid nicht günstig einwirken.

Als das Initiativkomite der Gäubahn sich konstituiert hatte und die Vorstudien für das Tracé vornehmen ließ, wurden auf der Linie Solothurn-Lyß sowohl bei Arch als auch bei Rütli Stationen vorgesehen. Beide Gemeinden sicherten ihre Subventionen nur unter der Bedingung zu, daß in der Nähe des Dorfes eine Station erstellt werde; diese Bedingung wurde auch später festgehalten, als die Gemeinden eine Aktienbetheiligung bei der Linie Burgdorf-Langnau beschloßen, welche

Betheiligung den Zweck hatte, die Emmenthalbahngesellschaft zum Verzicht auf die Konzession für die Linie Solothurn-Schönbühl zu veranlassen. Schon am 4. Januar, als die Centralbahnverwaltung noch keinen Beschluß gefaßt hatte, stellte der Regierungsrath, nachdem er auf privatem Wege Kenntniß erhielt, es werde beabsichtigt, bei diesen beiden Ortschaften oder doch wenigstens bei einer derselben keine Stationen zu erbauen, bei dem Centralbahndirektorium das Begehren um Aufrechterhaltung dieser beiden Stationen. Das Direktorium fand jedoch, die beiden nur zwei Kilometer von einander entfernten Gemeinden können sich ganz gut mit einer gemeinschaftlichen Haltstelle bei Arch begnügen. Später verlegte das Direktorium diese Haltstelle in die Mitte zwischen Arch und Rütli. Auf die Anregung des Regierungsraths von Bern fand hierauf zwischen den Abgeordneten der Regierungen von Bern und Solothurn und den beteiligten Gemeinden in Büren eine Konferenz statt, welche sich dahin einigte, daß von Seite beider Regierungen mit allem Nachdruck an der Erstellung von Stationen bei beiden Ortschaften festzuhalten sei. Eine abermalige daherige Verwendung bei der Centralbahn blieb aber erfolglos, so daß das Einschreiten der Bundesbehörden verlangt werden muß.

Im Gäubahnvertrage hat die Centralbahngesellschaft die Verpflichtung übernommen, zwischen Flumenthal und Attisholz an einer mit der Regierung von Solothurn zu vereinbarenden Stelle eine eiserne Fahrbrücke über die Aare zu erstellen. Nachdem es zur Kenntniß der Regierung von Bern gelangte, daß einige Gemeinden des Kantons Solothurn bei ihrer Regierung sich dahin verwendeten, daß die Brücke in die Nähe von Attisholz und von Flumenthal weg verlegt werde, wodurch die Interessen der Bipper-Gemeinden in hohem Grade verletzt worden wären, reklamierte der Regierungsrath bei Solothurn gegen diese Verlegung. Der Regierungsrath von Solothurn gab hierauf am 22. Mai die beruhigende Erklärung ab, daß in dieser Sache noch nichts entschieden sei und ein ferneres sachbezügliches Vorgehen der gegenseitigen Verständigung zwischen den beteiligten Kantonsregierungen vorbehalten bleibe. Das Centralbahndirektorium, an welches sich der Regierungsrath ebenfalls wandte, erklärte, es werde auf die Situierung der Brücke in möglichster Nähe von Flumenthal hinwirken, zweifle aber an einem Gelingen Angesichts der bestimmten Fassung

des Gäubahnvertrags, wenn die Regierung von Solothurn den Begehren von Bern nicht beipflichtete. Bis jetzt ist eine Verständigung noch nicht erzielt worden. Alle diese Kämpfe für die Interessen der an der Gäubahn liegenden bernischen Gemeinden sind der Regierung von Bern verursacht worden durch das Verhalten der Gemeindeabgeordneten selbst bei Genehmigung des mit der Centralbahn abgeschlossenen Gäubahnvertrages, indem damals bloß die Abgeordneten der Bipper-Gemeinden zu der Regierung gestanden sind. Es mußten diese Zwistigkeiten auch ihren Einfluß auf den Fortgang des Baues ausüben, und es konnten die Baupläne für den im Kanton Bern befindlichen Theil der Linie bis jetzt nur für die Strecke von der Kantonsgrenze bei Wangen bis zur Narwangen-Dürnmühle-Straße vom Bundesrathe genehmigt werden. Ein Anstand erhob sich noch, nachdem diese Pläne vom Bundesrathe bereits genehmigt waren; es ergab sich, daß eine Reklamation der Gemeinde Walliswyl, welcher durch die Bahn ihre Verbindungsstraße mit Wangen abgeschnitten wird, den Plänen nicht beigelegt wurde und demnach auch nicht zur Beurtheilung kam, so daß der Regierungsrath sich veranlaßt sah, den Bundesrath anzugehen, auf seinen Beschluß betreffend Plangenehmigung zurückzukommen und den Begehren von Walliswyl zu entsprechen. Ein Entscheid ist noch ausstehend.

In die Schätzungskommission für die Gäubahn wurden gewählt vom Bundesgericht als Mitglied Oberrichter Wildi in Brugg, als Ersatzmänner Oberst Flükiger in Narwangen und Nationalrath Graf in Diestal; vom Bundesrath als Mitglied Nationalrath Hertenstein in Winterthur, als Ersatzmänner Oberrichter Schneider in Narau und Direktor Haffter in Zürich; vom Regierungsrath als Mitglied Oberförster Schlup in Midau, als Ersatzmänner Regierungs-Statthalter Käz in Narberg und Großrath Herzog in Langenthal.

## B. Jurabahnen.

### 1. Delsberg-Basel.

Die Baupläne für diese Linie wurden vom Bundesrathe auf die Empfehlung des Regierungsrathes genehmigt. Oppositionen, welche zu Bemerkungen Anlaß gegeben hätten, langten

nicht ein. Die Bauten wurden im Spätjahr in Begleit des Direktors der Eisenbahnen und seines Stellvertreters von Oberingenieur Ganguillet besichtigt. Wir theilen Einiges aus seinem dahierigen Berichte mit.

Die Birs fließt zwischen Delsberg und Angenstein nicht durch ein regelmäßiges Thal, sondern schlingt sich in mehr oder weniger scharfen Wendungen durch eine Reihe von Bergschluchten. Die Schwierigkeiten, die der Bau einer Eisenbahn durch dieses Thal bietet, rühren deßhalb hauptsächlich von der Unmöglichkeit her, die natürlichen Wendungen zu befolgen. Um Kurven mit hinlänglich großen Radien erhalten zu können, mußten mehrere Bergvorsprünge geschnitten und die Birs an verschiedenen Stellen verlegt und mehrmals überschritten werden.

Das Tracé scheint nun mit Rücksicht auf diese Schwierigkeiten gut studirt zu sein. Man sieht, daß man bei Aufstellung desselben stets bestrebt war, den Bau auch wohlfeil zu erstellen.

Die Arbeiten waren so ziemlich auf der ganzen Linie in Angriff genommen und der Unterbau an mehreren Stellen sehr fortgeschritten. Dieselben sind mit derjenigen Einsicht getrieben, welche nöthig ist, um die gehörige Solidität mit der Dekonomie in Einklang zu bringen.

Die Erdarbeiten werden so ausgeführt, daß nicht wichtige Aussezungen an denselben gemacht werden können. Sehr schön planirte Einschnitte lassen nichts zu wünschen übrig.

Die Kunstbauten sind einfach aber zweckmäßig projektirt und werden mit Vermeidung jedes unnöthigen Luxus ausgeführt. Sowohl an den Brücken als an den Tunneln und Stützmauern ist das kostspielige Haustein-Mauerwerk auf ein Minimum reduziert worden. Die äußern Mauerverkleidungen bestehen meist aus sorgfältig ausgeführtem Spitzsteinmauerwerk. Es wird besonders auf guten hydraulischen Mörtel gehalten, was die Hauptsache ist für ein gutes Mauerwerk. Die Hauptbrücken sind die im Kessloch, zwischen Zwingen und Grellingen, wo die Birs und die Straße zweimal auf kurzer Strecke mittelst schiefer Viadukte mit eisernem Oberbau überschritten wird.

Die vielen Birsverlegungen waren größtentheils ausgegraben, jedoch nirgends ganz vollendet. Fast überall fehlten die Uferversicherungen, welche größtentheils aus Steinabpflaste-



rungen, theilweise aber aus Sinkwalzen gemacht werden sollen. Es kommen viele Straßenverlegungen und Straßenübergänge vor; besonders wird die Hauptstraße nach Basel öfters berührt und verändert. Die Gesellschaft hat eine Straßenwalze angeschafft und alle neuen Straßenstücke mit derselben gehörig komprimirt.

Man sieht, daß auf dieser Linie ein tüchtiges, erfahrenes Aufsichtspersonal die Arbeiten leitet.

Seit dieser Inspektion sind die Arbeiten, welche durch das schlechte Wetter in den Monaten November und Dezember etwas aufgehalten wurden, so gefördert worden, daß die Linie Delsberg-Zwingen auf Ende März und der übrige Theil auf Ende Mai wird fertig gebaut werden können, so daß die ganze Linie im Sommer 1875 in Betrieb gesetzt werden kann.

### 2. D a c h s f e l d e n - D e l s b e r g.

Auf dieser Linie erhoben sich bei der Planaufgabe Anstände hinsichtlich der Stationen bei Malleray und Münster. Mit Gutheißung der Bahndirektion wurde auf den Wunsch einer Anzahl Gemeinden die Station Malleray zwischen die beiden Ortschaften Malleray und Bévillard verlegt; dagegen die Begehren von Münster um Verlegung der Station näher gegen die Ortschaft zu, wegen der Terrainschwierigkeiten und der dadurch erwachsenden bedeutenden Mehrkosten abgewiesen. Die dahin zielenden Anträge des Regierungsraths wurden bei Genehmigung der Baupläne vom Bundesrathe angenommen. Die Arbeiten an der Linie sind in Angriff genommen.

### 3. D e l s b e r g - F r u n t r u t.

Auf dieser Linie sind die Baupläne für die Gemeinden Glovelier, Montmelon und Courgenay vorgelegt und genehmigt worden. Die Arbeiten in den beiden Doubstunnels rücken rasch vor. Der Tunnel de la Croix wird voraussichtlich auf Ende August 1875 durchbrochen sein, und dessen Vollendung dann nicht lange auf sich warten lassen. Die Durchbrechung des Glovelier-Tunnels dagegen wird kaum vor dem 1. März 1876 erfolgen und sein vollständiger Ausbau Zeit erfordern bis 1. August 1876.

#### 4. Brovethallinie.

Nachdem am 21. Februar der Beginn der Erdarbeiten auf dieser Linie konstatiert worden war, und die Jurabahn-Gesellschaft den Finanzausweis geleistet hatte, faßte der Große Rath am 7. April in Bezug auf die definitive Uebertragung dieser Linie an die Jurabahnen folgenden Beschluß:

1. Die bernische Jurabahn-Gesellschaft, welcher durch Dekret vom 30. Mai 1873 die auf bernischem Gebiet befindliche Strecke der projektirten Eisenbahn von Lyß nach dem Brovethal zum Bau und Betrieb übergeben worden ist, hat den Bedingungen, an welche der Staat seine Aktienbetheiligung von Fr. 500,000 an der Erstellung der Brovethalbahn geknüpft hat, insoweit dieselben bei den veränderten Verhältnissen als noch in Kraft bestehend angesehen werden können, vollständig Genüge geleistet.

2. Die Einzahlung der Aktien des Staates findet nur auf besondern Beschluß des Großen Rathes und erst dann statt, nachdem die Linie auf bernischem Gebiete gehörig vollendet und dem Betriebe übergeben sein wird.

Die Arbeiten auf der Linie werden so gefördert, daß die Bahn gleichzeitig mit der Strecke auf Freiburg- und Waadt-Ländergebiet in Betrieb gesetzt werden kann. Die noch fehlende Genehmigung der Baupläne, betreffend die Einmündung der Linie in die Station Lyß, wurde vom Bundesrathe eingeholt.

#### C. Saugnan=Luzern.

Die Arbeiten auf dieser Linie wurden während des Berichtjahres im Allgemeinen rasch gefördert. Der Regierungsrath hatte eine Anzahl von Verträgen über Bauten und Lieferungen zu genehmigen, unter welchen wir namentlich hervorheben den Vertrag mit der Société des eaux et forêts in Freiburg über Lieferung von 18,000 impreguirten buchenen und 35,000 impreguirten tannenen Schwellen im Gesamtbetrage von Fr. 252,900, den Vertrag mit G. Ott & Cie. in Bern über Erstellung des Eisenwerks sämtlicher Brücken und Durchlässe, den Vertrag mit der vereinigten elsässischen Maschinenbaugesellschaft in Mühlhausen über die Lieferung von

vier Lokomotiven mit separatem Tender zu Fr. 70,000 und vier Tenderlokomotiven zu Fr. 56,000, zusammen Fr. 504,000, den Vertrag mit der Eisenbahnmaterialfabrik Bern über Lieferung von 24 Personen- und 52 Güterwagen, zusammen um Fr. 444,800, den Vertrag mit der Freiburger Wagenfabrik über Lieferung von 56 Güterwagen und einem Schneepflug um Fr. 157,460 und den Vertrag mit Sneichen, Helfenstein und Giger in Luzern über Erstellung der Hochbauten auf der Strecke Wohlhausen-Littau.

Mit den Brüdern Favre, welche die Ausführung des Zimmeregg-Tunnels bei Littau übernommen hatten, mußte gebrochen werden, weil sie die Arbeiten sehr langsam betrieben. Da alle Mahnungen nichts fruchteten, und die Unternehmer die Fristen, welche ihnen gestellt wurden, um ihren vertragsmäßigen Pflichten nachzukommen, unbenutzt verstreichen ließen, so wurde ihnen infolge schiedsrichterlichen Urtheils die gesamte Arbeit des Tunnels abgenommen und auf dem Wege der Exekution in Regie und nach Mitgabe des Vertrags und Pflichtenhefts auf Rechnung der Unternehmer auszuführen beschlossen. Es wird dieses eine Verzögerung der Inbetriebsetzung der Linie zur Folge haben.

Durch die im Juli eingetretenen Hochwasser wurde die Bahn stellenweise gefährdet, so daß Schutzarbeiten nothwendig geworden sind, welche die Baukosten vermehren werden.

Die Bahnhofslage in Luzern ist noch immer zu keinem Abschlusse gelangt, es mußte deshalb mit der Centralbahngesellschaft ein Vertrag über den Anschluß der Linie an den bestehenden Bahnhof vereinbart werden, welcher am 13. Januar 1875 vom Regierungsrath genehmigt worden ist.

Da die Linie voraussichtlich auf 1. Juli 1875 dem Betriebe übergeben werden kann, so wurde mit der Juraabahn-gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen, wonach dieselbe den Betrieb der Linie Bern-Luzern übernimmt. Der Betriebsvertrag, welcher von den beiden Gesellschaften und den Regierungen von Bern und Luzern genehmigt worden ist, beruht auf den gleichen Grundlagen, wie der Betriebsvertrag mit der Staatsbahn. Die Juraabahn-Gesellschaft besorgt den Betrieb zu den reinen Selbstkosten. Sämmtliche vereinigte Linien werden unter der Firma Jura-Bern-Luzern-Bahn betrieben. Die Direktion wird um ein Mitglied, den Direktionspräsidenten der Bern-Luzern-

Bahn, und das Betriebskomite um zwei Mitglieder, die von den Regierungen von Bern und Luzern gewählten Mitglieder der gegenwärtigen Bern-Luzern-Bahndirektion, verstärkt. Der Vertrag dauert bis Ende 1880.

Die von der Bern-Luzern-Bahnverwaltung angestrebte Vereinigung ihres Bahnnetzes mit demjenigen der Jurabahnen ist noch nicht zu Stande gekommen, da die Jurabahngesellschaft in der Sache noch keinen Entscheid gefaßt hat.

#### D. Solothurn-Burgdorf.

Die Baupläne für diese Linie geben zu keinen Bemerkungen Anlaß, sie wurden vom Bundesrathe genehmigt, und es ist die Linie in voller Ausführung begriffen, so daß sie zu Anfang des künftigen Jahres wird eröffnet werden können.

|                                                                               |               |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Die Baukosten dieser 20 Kilometer langen Bahn sind veranschlagt auf . . . . . | Fr. 2,350,000 |
| Dazu die Ankaufsumme für die Linie Derendingen-Gräfenlingen . . . . .         | „ 250,000     |
|                                                                               | <hr/>         |
|                                                                               | Fr. 2,600,000 |

|                                                                                            |               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Das Aktienkapital beträgt: Prioritätsaktien von Gemeinden und Privaten geliefert . . . . . | Fr. 804,000   |
| Subventionsaktien, ebenfalls von Gemeinden und Privaten geliefert . . . . .                | „ 750,000     |
|                                                                                            | <hr/>         |
|                                                                                            | Fr. 1,554,000 |

Die Subventionsaktien haben erst Anspruch auf Verzinsung, wenn die Prioritätsaktien 4 % beziehen. Sobald die Subventionsaktien auch 4 % beziehen, wird die fernere Dividende gleichmäßig vertheilt.

Das Obligationenkapital beträgt Fr. 1,050,000.

#### E. Gotthardbahn.

Die Verifikation des Standes der Bauten am Gotthardtunnel, welche am 1. und 2. Oktober stattgefunden hat, ergab für das am 30. September abgelaufene zweite Baujahr eine

Subventionssumme von . . . . . Fr. 3,723,000. —  
 Rechnet man dazu die zweite Annuität  
 von . . . . . „ 3,148,148. —

so beträgt die totale Subsidien summe für  
 das zweite Baujahr . . . . . Fr. 6,871,148. —

wovon auf den Kanton Bern fallen . . Fr. 88,920. 74  
 nämlich auf den Staat Fr. 80,837. 04  
 und auf die Stadt Bern „ 8,083. 70  
 „ 88,920. 74

Für das dritte Baujahr wird von der Gotthardbahn-  
 Direktion eine Subventions summe veranschlagt von

Fr. 10,342,000. —  
 Einschließlich der dritten Annuität . . „ 3,148,148. —

Zusammen Fr. 13,490,148. —

wovon es dem Kanton Bern beziehen  
 wird . . . . . Fr. 158,707. 62  
 und der Stadt Bern . . . . . „ 15,870. 76  
 Fr. 174,578. 38

Ueber den Stand der Arbeiten am Gotthardtunnel geben  
 die vom Bundesrathe veröffentlichten Monats- und Viertel-  
 jahrsberichte Auskunft. Bis Ende Dezember beträgt der Ge-  
 sammtfortschritt:

|                         | in Göschenen | in Airolo | Total. |
|-------------------------|--------------|-----------|--------|
|                         | Meter.       | Meter.    | Meter. |
| Richtungsstollen        | 1637,3       | 1343,4    | 2980,7 |
| Seitliche Ausweitung    | 660,6        | 656       | 1316,6 |
| Vollständige Ausweitung | 141,5        | 235       | 376,5  |
| Gewölbe                 | 88           | 329,8     | 417,8  |
| Ostliches Widerlager    | 103          | 101,9     | 204,9  |
| Westliches Widerlager   | 88           | 141,6     | 229,6  |
| Tunneldohle             | —            | 126       | 126    |

Nach dem mit dem Unternehmer abgeschlossenen Vertrage  
 soll der Tunnel am 23. August 1880 erstellt sein. Die von  
 Anfang 1875 noch zu durchbrechende Länge beträgt 14,920—  
 2980 = 11,940 Meter und ist in 65 Monaten zu durch-  
 bohren; es müssen also im Monat auf beiden Seiten zu

sammen 183,7 Meter oder auf einer Seite allein 91,9 Meter durchbohrt werden, was per Tag 3,1 Meter ausmacht. In Göschenen ist nun dieser Fortschritt seit Juli 1874 immer innegehalten worden, während der durchschnittliche Fortschritt in Airolo im November und Dezember 1874 mit 2,8 und 2,9 Meter demselben sehr nahe kam, und bei der Abnahme des Wasserzuflusses vor Ort ihn bald erreichen dürfte. Dagegen sind die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten noch sehr weit im Rückstand.

Die Generalversammlung der Aktionäre fand am 29. Juni zu Luzern statt; sie wurde durch Delegirte der Regierung beschiedt. Die Genehmigung des Geschäftsberichts und der Rechnung des Vorjahres erfolgten, ohne zu Bemerkungen Anlaß zu geben.

### III. Projektirte Bahnen.

#### A. Die Linien der Centralbahn.

##### 1. Solothurn - Schön bü hl.

Nachdem der Bundesrath dem Kanton Bern zu Abgabe seiner Erklärung, ob er den Selbstbau der Linie Solothurn-Schönbühl übernehmen wolle, eine Frist bis Ende August 1874 angesetzt hatte, langten im März bei dem Großen Rathe aus verschiedenen Gemeinden der Amtsbezirke Büren, Burgdorf, Fraubrunnen und Wangen Gesuche ein, dahingehend, es möchte diese Frage eine beförderliche Erledigung finden. Der Große Rath beschloß unterm 28. Juli: Es sei von dem Rechte des Kantons Bern, den Bau und Betrieb der Linie Solothurn-Schönbühl auf Bernergebiet selbst zu übernehmen, kein Gebrauch zu machen. Selbstverständlich bindet dieser Verzicht den Kanton Bern nur für die Dauer derjenigen Fristen, welche der Centralbahngesellschaft in der Bundeskonzession vom 24. September 1873 für die Erfüllung ihrer übernommenen Ausweis- und Ausführungsverpflichtungen eingeräumt worden sind, und wird ein dahingehender Vorbehalt ausdrücklich gemacht. Die Gründe dieses Verzichts liegen erstens in den finanziellen Folgen, welche der Selbstbau für den Kanton

Bern haben würde, und zweitens in der Thatsache, daß mit dem Selbstbau der Zweck, den man sich vorgesetzt hatte, doch nicht, oder wenigstens nicht vollständig erreicht werden würde.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Der Bau der Linie ist devisirt auf . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fr. 4,500,000 |
| Der Kanton Bern hätte überdies bei Uebernahme des Selbstbaues noch die von der Centralbahn und den Gemeinden zugesicherten Subventionen an die Emmenthalbahn Solothurn-Langnau übernehmen müssen, weil diese Subventionen an die Bedingungen geknüpft sind, daß der Staat auf den Selbstbau verzichte. Dieselben betragen . . . . . | „ 1,100,000   |

Ein solches Opfer von . . . . . Fr. 5,600,000 sind aber die Vortheile nicht werth, welche durch den Selbstbau erreicht werden sollten, indem die Linie auf Berner-Gebiet anbei den Endpunkten an die Linien der Centralbahn anschließt, und diese immer Mittel und Wege gefunden hätte, die wegfallende Linie Solothurn-Schönbühl in anderer Weise zu ersetzen.

Der Bundesrath, welchem vom Beschlusse des Großen Rathes Kenntniß gegeben wurde, erklärte jedoch, daß er die gestellte Bedingung für die Bundesbehörden nicht als bindend anerkennen könne, und daß er deshalb auf Ansuchen der Centralbahn-Verwaltung die Frist zur Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen und zum Beginn der Erdarbeiten bis 1. Jänner 1876 verlängert habe. Der Regierungsrath sah sich hierauf veranlaßt, gegen ein Verfahren zu reklamiren, wonach Konzessionsmäßig festgesetzte Fristen von den Bundesbehörden verlängert werden, ohne vorher die Kantone anzuhören.

## 2. Langenthal = Wauwil.

Diese Linie hat den Regierungsrath im Berichtjahre nur insoweit beschäftigt, als von den betheiligten Gemeinden verschiedene Vorstellungen betreffend die im Kanton Bern zu erstellenden Stationen einlangten, welche jeweilen den Bundesbehörden eingereicht wurden. Im Einverständniß mit dem Regierungsrathe beschloß dann der Bundesrath am 6. Mai, die schweizerische Centralbahngesellschaft einzuladen, das Tracé

Langenthal - Altbüren so zu modifiziren, daß die Errichtung einer Haltstelle bei St. Urban in der Gemeinde Untersteckholz und einer Station Melchnau in Kleinroth ermöglicht wird und die bezeichneten Stationen in den Bauplan aufzunehmen. Dieser Einladung wurde dann auch von der Centralbahn nach einigem Widerstreben Folge geleistet.

In die eidgen. Schätzungskommission für diese Linie wurden vom Bundesgericht und vom Bundesrathe gewählt zum 1. Mitglied Oberförster Ryniker in Aarau, zum 1. Ersatzmann desselben Regierungsrath Gysel in Schaffhausen, zum 2. Ersatzmann Oberförster Schlup in Nidau, zum 2. Mitglied Bezirksstatthalter Moser in Andelfingen, zu dessen 1. Ersatzmann Obergerichtspräsident Schweighauser in Baselland, zum 2. Ersatzmann Ammann Vogt in Grenchen. Vom Regierungsrathe zum 3. Mitglied: Oberförster Manuel in Burgdorf, zu dessen 1. Ersatzmann Großrath Kilchenmann in St. Niklaus, zum 2. Ersatzmann Regierungstatthalter Pedeut in Münster.

## B. Oberländer Touristenbahnen.

Die Konzession für die Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn ist am 1. Hornung 1874 abgelaufen und nicht wieder erneuert worden.

Die Konzessionsfristen für die Touristenbahnen, nämlich

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

2. Bergbahn: Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald sind im Juni 1874 von den Bundesbehörden in folgender Weise verlängert worden:

Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen bis 24. Juli 1875 für die Thalbahnen und bis 24. Mai 1876 für die Bergbahn.

Beginn der Erdarbeiten bis 1. April 1876 für die Thalbahnen und bis 1. April 1877 für die Bergbahn. Vollendung des Netzes: die Thalbahnen bis 1. Juni 1878, die Bergbahn bis 1. Juni 1879.



### C. Linien mit Staatssubventionen.

Nachdem im Laufe des Berichtjahrs zu den bereits früher eingelangten Subventionsbegehren noch eine Anzahl anderer eingelangt sind, hat die Direktion alle diese Begehren um Betheiligung des Staates bei neuen Eisenbahnen einer gründlichen Untersuchung unterworfen und ihre Anträge bei dem Regierungsrathe zu Händen des Großen Rathes eingebracht, nachdem vorher ein Gutachten von den durch den Regierungsrath bestellten Experten, den Ingenieurs Ganguillet und Dapples eingeholt worden ist. Die vom Regierungsrathe und der Großrathskommission reiflich vorberathenen Anträge führten am 3. Christmonat 1874 zu folgendem Beschlusse des Großen Rathes über die Betheiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahnlinien, welcher Beschluß am 28. Februar 1875 die Genehmigung des Volkes erhalten hat.

Art. 1. Der Staat theiligt sich an dem Baue der nachgenannten Eisenbahnlinien durch Uebernahme von Aktien in folgendem Verhältniß:

a. bei der Linie von Brienz über Meiringen und den Brünig nach dem Vierwaldstättersee mit einer Aktiensumme von Fr. 2,500,000;

b. bei der Linie von Thun nach Konolfingen mit einer Aktiensumme von Fr. 800,000;

c. bei der Linie Lyß-Zofingen mit einer Aktiensumme von Fr. 2,000,000;

d. bei der Linie von Burgdorf nach Langnau mit einer Aktiensumme von Fr. 800,000.

Art. 2. Diese Aktienbetheiligungen werden nur solchen Gesellschaften zugesichert, welche dem Staate genehm sind und ihren Sitz im Kanton Bern haben.

Art. 3. Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates geschieht für jede der betreffenden Linien nur auf speziellen Beschluß des Großen Rathes und erst nach gehöriger Vollendung der Linie und Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Länge derselben.

Von der konstatarnten Vollendung des Unterbaues an wird jedoch der Unternehmungsgesellschaft von zwei Dritteln der Aktiensumme ein Zins von 5 % per Jahr zu gut geschrieben und nach Eröffnung der Bahn ebenfalls ausbezahlt

Art. 4. Die Aktien des Staates stehen bezüglich der Betheiligung am Reingewinn, sowie aller übrigen aus dem Aktienbesitze fließenden Rechte den andern Aktien gleich.

Ausnahmsweise jedoch wird der Staat für seine Betheiligung an der Linie Burgdorf-Langnau die eine Hälfte der ihm zukommenden Aktien in Nachgangs- (Subventions-) und die andere Hälfte in Prioritäts-Aktien übernehmen.

Art. 5. Der Staat hat das Recht, in den Verwaltungsrath der betreffenden Gesellschaften höchstens den Fünftel der Mitglieder zu ernennen.

Von diesen Mitgliedern darf kein weiterer Aktienbesitz gefordert werden.

Art. 6. Die Bahnverwaltung hat im Einverständniß mit den kompetenten Behörden die geeigneten Vorkehrungen zur Sicherung des Bezugs der Konsumsteuer auf geistigen Getränken zu treffen.

Art. 7. Die Bahngesellschaften, für deren Rechnung die oben, Art. 1, bezeichneten Linien betrieben werden, sollen für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörenden und Betriebsmaterial, sowie für deren Betrieb und die Verwaltung der Bahn erst dann in kantonale und Gemeindebesteuerung gezogen werden, wenn der Reinertrag der Bahn 5 % jährlich erreicht oder übersteigt.

Art. 8. Keine von diesen Gesellschaften darf ohne Ermächtigung des Großen Rathes mit einer andern Gesellschaft in eine Fusion treten oder ihre Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten.

Wird dieser Bedingung zuwider gehandelt, so ist der Staat berechtigt, von seiner Aktienbetheiligung zurückzutreten und allfällige auf seine Aktien geleistete Zahlungen zurückzufordern, wogegen er die Aktien der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen hat.

Art. 9. Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Großen Rathe ein Finanzausweis einzureichen, und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Großen Rathe als genügend anerkannt ist. Wird dieser Vorschrift keine Folge gegeben, so fällt die Betheiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 10. Die für die Linie Lyß = Zofingen zugesicherte Aktienbetheiligung von Fr. 2,000,000 wird überdies noch von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, daß die Fortsetzung dieser Linie von Zofingen nach Winterthur in der Weise sicher gestellt sei, daß deren Finanzausweis durch den Bund genehmigt und deren Bau in Angriff genommen ist.

Art. 11. Die durch Art. 1 des gegenwärtigen Beschlusses zugesicherten Aktienbetheiligungen des Staates fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb sechs Jahren, von der Annahme dieses Beschlusses durch das Volk an gezahlt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 12. Außer den durch Art. 1 des gegenwärtigen Beschlusses zugesprochenen Beträgen wird noch für folgende Linien eine Staatsbetheiligung zugesichert, welche den vierten Theil der Baukosten, jedoch nicht mehr als Fr. 50,000 per Kilometer, Beides der auf bernischem Gebiete gebauten Bahnstrecke, betragen soll, nämlich für die Linien:

- a. Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen,
- b. Thun-Därligen,
- c. Interlaken Brienzi,
- d. Thun-Bülle durch das Simmenthal,
- e. Huttwyl = Sumiswald = Goldbach (Lüzelflüh), eventuell Fortsetzung über Waltringen mit Anschluß an die Bern-Luzernbahn,
- f. Langenthal-Huttwyl,
- g. Cornaux-Müntschemier-Narberg,
- h. Müntschemier-Laupen-Thörishaus.

Art. 13. Die Festsetzung der in Art. 12 zugesicherten Aktienbetheiligungen geschieht innerhalb der in diesem Artikel festgesetzten Grenze durch den Großen Rath, welcher dabei einerseits auf die Wichtigkeit der zu erstellenden Linien und auf die für dieselben von der betheiligten Landesgegend gebrachten Opfer, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen hat.

Es gelten ferner für diese Betheiligungen die in den Art. 2, 3 und 4 (erster Absatz) und in den Art. 5, 6, 7, 8 und 9 des gegenwärtigen Beschlusses festgesetzten Bedingungen.

Art. 14. Die für die Linien a) von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun, b) von Thun nach Därligen und

c) von Interlaken nach Brienz zugesicherten Staatsbeiträge werden überdieß von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, daß die Ausführung der Linie von Brienz über den Brünig an den Vierwaldstättersee in der Weise sicher gestellt sei, daß deren Finanzausweis vom Bunde genehmigt und deren Bau in Angriff genommen ist.

Diese Bedingung fällt dahin, wenn die daherige Voraussetzung nicht innerhalb sechs Jahren eintritt (Art. 11).

Für die Linien Art. 12 litt. e und f wird, auf den Fall ihrer Fortsetzung von Guttwyl in das Gebiet des Kantons Luzern, der Vorbehalt gemacht, daß der Anschluß an die Bern-Luzernbahn bei Wolhusen stattfinde.

Art. 15. Die in dem Art. 12 des gegenwärtigen Beschlusses zugesicherten Staatsbetheiligungen fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 12 Jahren von der Annahme dieses Beschlusses durch das Volk an gezahlt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 16. Dieser Beschluß tritt nach dessen Annahme durch das Volk in Kraft.

Bern, den 9. März 1875.

Der Direktor der Eisenbahnen:  
**Sartmann.**